

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

**JOUKKOJEN SIIRTÄMINEN MAASELÄN KANNAKSELTA
KARJALANKANNAKSELLE 1944**

Pro gradu-tutkielma

Kadettivääpeli
Antti Kivimäki

Kadettikurssi 91
Kranaatinheitinopintosuunta

Maaliskuu 2008

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

Kurssi Kadettikurssi 91	Linja Maavoimalinja
Tekijä Kadettiväapeli Antti Kivimäki	
Tutkielman nimi Joukkojen siirtäminen Maaselän kannakselta Karjalankannakselle 1944	
Oppiaine, johon työ liittyy Sotahistoria	Säilytyspaikka Kurssikirjasto (MpKK:n kirjasto)
Aika Maaliskuu 2008	Tekstisivuja 71 Liitesivuja 11

TIIVISTELMÄ

Pro gradu-tutkielma käsittelee 4. ja 6. Divisioonan siirtoa Itä-Karjalasta Karjalankannakselle vuonna 1944. Tutkielma käsittelee siirtymisen valmisteluita, toteutusta ja ongelmia. Ongelmiin liittyen työ käsittelee neuvostoliittolaisten ilmavoimien toimintaa sotilaskuljetuksia vastaan, sekä muiden samaan aikaan käynnissä olleiden kuljetuksien vaikutusta 4. ja 6. Divisioonan siirtoon.

Päätutkimuskysymyksenä on: Kuinka Maaselän kannaksen joukot suorittivat siirtymisen Karjalankannakselle?

Alatutkimuskysymyksinä ovat:

1. Millaisia olivat Maaselän kannaksen joukkojen siirtymisen valmistelut, toteutus ja mahdolliset ongelmat. Onnistuiko siirtyminen?
2. Miten taisteluiden yleistilanne vaikutti siirtoihin?
3. Millä tavalla Maaselän kannakselta siirrettäviä joukkoja oli tarkoitus käyttää ja miten käytötarkoituksen muuttuminen vaikutti siirtoihin?

Tutkielma on asiakirjatutkimus, johon on käytetty pääasiassa kotimaisia lähteitä. Neuvostoliittolaisten suurhyökkäyksen ajalta on kirjoitettu runsaasti kirjoja, joista saa yleiskuvan sodan tapahtumista. Siirtymisen tutkimisessa on tukeuduttu pääasiassa sota-arkiston lähteisiin.

Neuvostoliittolaisten suurhyökkäyksen voima ja nopeus yllätti Suomen sodanjohdon, tämän vuoksi vain kaksi yhtymää oli siirretty Karjalankannakselle ennen suurhyökkäyksen alkua. Pian päämajassa todettiin, että Karjalankannaksen puolustus ei tule kestäämään ilman lisäjoukkoja. Tämän vuoksi muun muassa 4. ja 6. Divisioona saivat käskyn siirtyä Karjalankannakselle. Siirrot suoritettiin pääasiassa junakuljetuksin, koska ajoneuvokalusto ja polttoaine

resurssit eivät mahdollistaneet autokuljetuksia. Siirtoja hidastavia tekijöitä olivat rautateiden heikko kunto ja vähäinen määrä. Useat muut samaan aikaan käynnissä olleet evakuointi- ja huoltokuljetukset eivät juuri häirinneet siirtymisiä, koska kuljetusjärjestelmä oli asetettu palvelemaan ensisijaisesti sotilaskuljetuksia. Siirtoja olisi voinut nopeuttaa, mikäli siirretyille joukoille olisi annettu enemmän juna käyttöön. Tämä olisi kuitenkin ollut muilta sotilaskuljetuksilta pois, eikä olisi siinä mielessä ollut kokonaisuuden kannalta järkevää. Siirtojen aikana olleista ongelmista huolimatta molemmat divisioonat saatiin siirrettyä Karjalankannaksen torjuntataisteluihin ilman suurempia tappioita. Yleisesti ottaen voidaan todeta, että 4. ja 6. Divisioonan siirtyminen Karjalankannakselle onnistui.

AVAINSANAT

4. Divisioona, 6. Divisioona, siirtyminen

SISÄLLYSLUETTELO

1 JOHDANTO	1
1.1 Taustaa	1
1.2 Aiheen rajaus ja päätutkimuskysymys	2
1.3 Lähteet	3
1.4 Aikaisempi tutkimus ja kirjallisuus	6
2 TILANNE ENNEN SUURHYÖKKÄYSTÄ	8
2.1 Sotilaallinen tilanne Suomen ja Neuvostoliiton välillä	8
2.2 II AK Maaselän kannaksella	12
2.2.1 4. D:n tehtävä ennen Karjalankannakselle siirtymistä	13
2.2.2 6. D:n tehtävä ennen Karjalankannakselle siirtymistä	15
2.3 Resurssit ja mahdollisuudet joukkojen siirtämiselle	16
2.4 Aikaisemmat kokemukset siirroista	19
3 4. JA 6. DIVISIOONAN SIIRTYMINEN MAASELÄN KANNAKSELTA KARJALANKANNAKSELLE	22
3.1 4. D:n siirtymistehtävä ja valmistelut	22
3.2 4. D siirtymisen toteutus	24
3.3 4. D:n käyttösuunnitelmat, tehtävä ja ryhmitysalueet Karjalankannaksella	28
3.4 6. D:n siirtymistehtävä ja valmistelut	32
3.5 6. D siirtymisen toteutus	35
3.6 6. D:n käyttösuunnitelmat, tehtävä ja ryhmitysalueet Karjalankannaksella	40
4 SIIRTOJEN ONGELMAT	44
4.1 Resurssien vaikutus	46
4.2 Muiden kuljetuksien vaikutus	48
4.2.1 Sotilaskuljetukset	49
4.2.2 Muut kuljetukset	51
4.3 Neuvostoilmavoimien toiminta kuljetuksia vastaan	53

4.4 Suomalaisten ilmatorjuntajoukkojen toiminta siirtojen suojaamiseksi	57
5 JOHTOPÄÄTÖKSET	62
6 LÄHTEET	72
7 LIITTEET	76

JOUKKOJEN SIIRTÄMINEN MAASELÄN KANNAKSELTA KARJALANKANNAKSELLE 1944

1 JOHDANTO

1. 1 Taustaa

Alkuvuodesta 1944 Jatkosodan painopiste oli siirtynyt selkeästi Karjalankannakselle ja neuvostoliittolaisten hyökkäysmahdollisuudet olivat lisääntyneet. Tämä johtui siitä, että Leninigradin saartorengas oli murtunut, ja saksalaiset olivat vetäytyneet Narvan linjalle saman vuoden helmikuussa. Neuvostoliittolaiset eivät olleet enää niin tukalassa tilanteessa kuin aikaisemmin. Muuttuneet tilanteet Suomen ja Neuvostoliiton, sekä Saksan ja Neuvostoliiton välisillä rintamilla aiheuttivat sen, että Suomen armeijan ryhmitys ei ollut enää tilanteen tasalla, eikä vastannut tilanteen asettamiin vaatimuksiin. Ylipäällikkö aloitti muutostyöt alkuvuodesta 1944, jotta suomalaisten joukkojen johtosuhteet ja ryhmitys vastaisivat paremmin muuttuneeseen tilanteeseen. Tästä johtuen jo helmi- ja maaliskuun aikana ryhdyttiin ylipäällikön käskystä vahventamaan Karjalankannaksen joukkoja. Tuolloin ylipäällikkö käski Panssaridivisioonan (PsD) siirtymään reservikseen Lappeenrannan – Viipurin – Talin alueelle ja 3. Divisioonan (D) Karjalankannakselle Vammelsuun – Vuottaan alueelle.¹ Myös Maaselän kannaksen joukkoja siirrettiin Karjalankannakselle. Ensimmäisenä Maaselän kannakselta lähti II Armeijakunnan (AK) silloinen reserviyhtymä, 4. D. Myöhemmin Karjalankannakselle käskettiin myös II AK:n eturintaman joukoista yksi yhtymä. Näin myös 6. D sai käskyn siirtyä Karjalankannakselle.

Neuvostoliittolaiset aloittivat suurhyökkäyksen Karjalankannaksella kesällä 1944 valtavalla voimalla. Suomalaiset joutuivat nopeasti perääntymään pääasemasta Vammelsuun-Taipaleen väliseen asemaan (VT-asema), ja loppujen lopuksi aina Viipuri-Kuparsaari-Taipale asemaan

¹ Matti Koskimaa, Veitsen terällä, Vetäytyminen Länsi-kannakselta ja Talin-Ihantalan suurtaistelu kesällä 1944, Porvoo, 1993 s.23.

(VKT-asema) saakka.² Pääaseman murruttua ylipäällikkö käski Syvärille siirtymässä olevan kenraalimajuri P. Autin komentaman 4. D:n Karjalankannakselle reserviksi. Jo VT-aseman murtuessa tilanne alkoi käydä Suomelle erittäin vaikeaksi, joten Karjalankannaksen joukkoja piti edelleen vahventaa. Ennen pääjoukkojen vetäytymistä VKT-asemaan ylipäällikkö antoi käskyn, jonka mukaan 6. D:n komentajan, kenraalimajuri E. Vihman, tuli siirtää Maaselän kannaksella oleva divisioonansa Karjalankannakselle.³

1.2 Aiheen rajausta ja päätutkimuskysymys

Tutkimus on rajattu ajan perusteella siten, että se käsittelee kaikkia Maaselän kannakselta Karjalankannakselle vuonna 1944 siirrettyjä joukkoja. Tutkimus keskittyy siirtymisen valmisteluihin, ongelmiin, aikatauluun, kokoonpanoihin, johtosuhteisiin ja siihen, miten siirtyminen suojattiin. Tutkimus on rajattu tapahtumien perusteella siten, että se alkaa 4. D:n siirtymiseen liittyvästä käskystä ja päättyy siihen, kun kaikki Maaselän kannakselta Karjalankannakselle siirrettävät joukot ovat tuloalueella ensimmäisessä tehtävässä. Tässä tapauksessa divisioonan ensimmäisellä tehtävällä tarkoitetaan sitä tehtävää, johon divisioona osallistuu kokonaisuudessaan. Jotta siirtymisen tutkiminen olisi mielekästä ja järkevää, tutkimus käsittelee myös joukkojen siirtämisen syitä. Tarkemmin sanoen sitä, mihin Maaselän kannakselta siirrettyjä joukkoja aiottiin käyttää, ja millaiset olivat divisioonien ryhmitysalueet ja tehtävät ennen siirtymistä ja sen jälkeen. Tutkielmassa käsitellään tehtävien ja ryhmitysalueiden eroavaisuuksia. Tässä työssä tarkastellaan myös Maaselän kannakselta siirrettyjen joukkojen ympärillä olleita tapahtumia. Siirtymisen syitä ja tehtävien tarkoituksia verrataan sekä Laatokan pohjois-, että eteläpuolisien rintamien tapahtumiin, eli mitkä tapahtumat johtivat 4. ja 6. D:n siirtämiseen. Tutkielman painopiste on kuitenkin 4. ja 6. D:n siirtojen tutkimisessä.

Tutkimus on rajattu tapahtumien perusteella, koska se on tässä tapauksessa loogisempaa, kuin ajallinen rajausta. Aiheen rajauksen kannalta ei ole mielekästä tai edes järkevää, että tutkimus keskittyisi tarkkaan taisteluiden kuvaamiseen esimerkiksi Ihantalan alueella, koska kyseistä aihetta on tutkittu erittäin paljon. Tarkoituksena on tutkia juuri joukkojen siirtoja ja miten ne vaikuttivat suurempaan kokonaisuuteen. Tutkimuksessa tarkastellaan aihetta suomalaisten joukkojen kannalta.

² Neuvostoliittolaiset aloittivat suurhyökkäyksen 9.6.1944.

³ 6. Divisioonan esikunnan (6. DE) operatiivisen osaston (OpOs) sotapäiväkirja (SPK) 1.1.1944 - 17.9.1944, SArk SPK 5523 / 16.6. yleistilanneselostus.

Karjalankannaksen taisteluihin ja erityisesti 1944 kesään ajoittuvaan neuvostoliittolaisten suurhyökkäykseen liittyvää kirjallisuutta löytyy erittäin paljon. Etenkin Talin ja Ihantalan alueen taisteluista on tutkittu paljon. Joukkojen siirtoja käsitteleviä tutkimuksia on puolestaan melko vähän. Niissä ei perehdytä lainkaan syvemmin yhtymien siirtoon, vaan aihetta käsitellään hyvin lyhyesti ja supistetusti. Myös Maaselän kannaksen yhtymiä on tutkittu melko vähän. 4. ja 6. D:n eri vaiheita käsittelevää kirjallisuutta tai tutkimusta ei juuri ole. On selvää, että myös historiankirjoittajien mielenkiinnon kohteena ovat olleet Karjalankannaksen suurtaistelut, eivätkä niinkään Maaselän kannaksen vähemmän merkitykselliset tapahtumat, tai kahden divisioonan siirrot. Tämän vuoksi tarkoituksena on selvittää, miten ja miksi 4. ja 6. D siirrettiin Karjalankannakselle ja kuinka siirtyminen onnistui.

Päätutkimuskysymyksen asettelun tavoitteena on, että siihen vastaamalla saa vastauksen kuinka 4. ja 6. D:n siirtyminen suoritettiin, ja mihin näitä divisioonia käytettiin alkuvaiheessa Karjalankannaksella. Sen tarkoituksena on myös rajata ja selventää aiheen käsittelyä. Päätutkimuskysymyksenä on: **Kuinka Maaselän kannaksen joukot suorittivat siirtymisen Karjalankannakselle?** Etsittäessä vastauksia tähän kysymykseen tulee erityisesti kiinnittää huomiota niihin moniin pieniin asioihin jotka vaikuttavat siirtymiseen. Tähän ei riitä vastaukseksi pelkkä tiivistelmä sotapäiväkirjoista, vaan on erityisesti pohdittava miksi joku asia tehtiin tietyllä tavalla ja mitkä asiat siihen vaikuttivat. Tutkielman tarkoituksena on antaa vastaus päätutkimuskysymykseen viimeistään johtopäätösluvussa.

Alatutkimuskysymyksiä ovat:

1. Millaisia olivat Maaselän kannaksen joukkojen siirtymisen valmistelut, toteutus ja mahdolliset ongelmat. Onnistuiko siirtyminen?
2. Miten taisteluiden yleistilanne vaikutti siirtoihin?
3. Millä tavalla Maaselän kannakselta siirrettäviä joukkoja oli tarkoitus käyttää ja miten käytötarkoituksen muuttuminen vaikutti siirtoihin?

1.3 Lähteet

Tutkielma on asiakirjatutkimus, jossa on käytetty kotimaisia lähteitä. Karjalankannaksella vuonna 1944 käydyistä taisteluista on kirjoitettu runsaasti kirjoja. Suurin osa kyseisistä kirjoista voidaan käsittää luotettaviksi lähteiksi ja niitä on hyödynnetty tässä tutkielmassa. Kirjallisuuden perusteella saa erittäin hyvän kuvan Karjalankannaksen tapahtumista, mutta niistä ei kuitenkaan saa kovinkaan paljon tietoa 4. ja 6. D siirtymisen vaiheista. Tämän vuoksi eten-

kin siirtymisen tutkimisessa on käytetty sota-arkistosta löytyvää materiaalia. Divisioonien toimintaa tutkittaessa tärkeimmät arkistomateriaalit on ollut niiden esikuntien sotapäiväkirjat ja taistelukertomukset. 6. D:n sotapäiväkirjoissa tuolta ajalta on kuitenkin ongelmana se, ettei niistä löydy liitteitä. Kyseiset liitteet sisältävät tärkeitä käskyjä ja ohjeita, joten tietoja on jouduttu etsimään, kokoamaan ja yhdistelemään muista lähteistä ja muiden joukkojen sotapäiväkirjoista. Ylemmän johtoportaan, eli II ja IV AK:n sotapäiväkirjoissa on liitteet tallessa, ja niistä on löytynyt muun muassa 6. D:n tilanneilmoituksia, joiden perusteella saa käsityksen esimerkiksi taisteluiden kulusta. Syytä 6. D sotapäiväkirjojen liitteiden puuttumiselle ei ole löytynyt. Oletettavasti syynä on se, että liitteet tuolta ajalta ovat yksinkertaisesti tuhoutuneet, hävinneet tai sitten niitä ei ole voitu arkistoida asianmukaisesti ja ne on hävitetty tarkoituksella. Todennäköisintä on, että liitteet ovat hävinneet tai tuhoutuneet kovien taisteluiden aikana.

Kokonaisuutena 4. ja 6. D:n arkistoissa on paljon eroja. 4. D:n arkistoissa on enemmän säilynyttä materiaalia. Lisäksi suuri osa 4. D esikunnan materiaalista on kirjoitettu kirjoituskoneella, kun taas 6. D:n sotapäiväkirja kesältä 1944 on käsinkirjoitettu. Käsiala on epäselvää ja hankalaa lukea. Tämä on hidastanut 6. D sotapäiväkirjojen tutkimista. 4. D:n arkistoista on helposti löydettävissä siirtoa koskevaa materiaalia, muun muassa taistelukertomuksesta. Syitä näiden divisioonien arkistoidun materiaalin laadulle voi olla monia. Dokumentointi tapaan on voinut vaikuttaa taisteluiden kiivaus, sattuma, tai jopa divisioonan komentajan tai esikuntapäällikön asenne asiakirjojen säilytyksen suhteen. Tarkkaa syytä lienee mahdoton määritellä.

Tämän tutkimuksen tärkeimmät lähteet ovat:

4. ja 6. Divisioonan esikunnan operatiivisen osaston sotapäiväkirjat.

4. Divisioonan taistelukertomus Karjalankannaksen viivytystaisteluista 6.6.–20.6.1944.

Kai Sarmanne – Strategiset (keskityskuljetuksiin ja suuriin ryhmitysmuutoksiin liittyvät) joukkojen siirrot viime sodissamme.

E Metsälampi – Joukkojen siirrot Karjalankannakselle kesällä 1944.

Yleisestä taisteluiden kulusta saa hyvän kuvan Matti Koskimaan kirjasta Veitsen terällä. Se käsittelee erittäin kattavasti Karjalankannaksen torjuntataisteluja ja etenkin Talin – Ihantalan suurtaisteluja kesällä 1944. Kirja voidaan luokitella luotettavaksi lähteeksi, sillä kirja on kirjoitettu laajan kirjallisuuden ja sota-arkistomateriaalin perusteella. Kyseisessä kirjassa on käytetty lähteenä myös haastatteluita. Useimmiten haastattelut ovat huonohkoja lähteitä historian tutkimukselle, koska niissä asiat ja tapahtumat tulevat usein ilmi vain yhden ihmisen mahdollisesti subjektiivisesta näkökulmasta katsottuna. Tällöin tiedot voivat vääristyä. Toisaalta jois-

sakin tapauksissa haastattelut voivat olla mitä parhain tai jopa ainoa lähde. Vaikuttaa kuitenkin siltä, että ne eivät ole vaikuttaneet kirjan luotettavuuteen tutkimuksen lähteenä. Kyseinen kirja on yksi tämän tutkielman tärkeimmistä lähteistä.

Vaikka tässä tutkimuksessa käytetyt julkaistut lähteet voisikin määritellä luotettaviksi lähteiksi, niin siitä huolimatta niissä on havaittavissa pieniä eroja tai ristiriitoja. Etenkin joukkoja ja kaluston vahvuuksia koskevilla tiedoilla on eroja. Tämä johtunee siitä, että joko alkuperäisissä lähteissä ei ole tarkkaa tietoa, tai sitten joihinkin lähteisiin esimerkiksi lukuja on pyöristetty. Tällaisissa tapauksissa on pyritty käyttämään tietoja, jotka löytyvät kahdesta, mahdollisesti toisistaan riippumattomasta lähteestä.

Arkistosta löytyviä sotapäiväkirjoja käytettäessä tulee muistaa, että ne ovat kyseisen joukko-osaston tai yhtymän itse tuottamia. Tämä antaa mahdollisuuden sille, että niistä on voitu jättää pois tietoja, jotka saattaisivat komentajan tai joukon johtajan epäsuotuisaan valoon. Toisaalta niissä voidaan korostaa tietoja, jotka saavat oman joukon näyttämään paremmalta. Tämän vuoksi tulee tarkoin miettiä, mitkä asiat ovat sellaisia, joissa tällaista muokkausta olisi voitu tehdä. Sotapäiväkirjoja ja niiden liitteitä käytettäessä tulee muistaa, että niitä ei ole aina kirjoitettu mukavissa toimisto-olosuhteissa, vaan taistelun aikana tai niiden jälkeen, joskus jopa pitkänkin ajan päästä. Etenkin taistelukertomukset ovat taistelun jälkeen kirjoitettuja asiakirjoja. Tällöin aika on saattanut niin sanotusti ´kullata` muistot ja ikävät asiat, sekä epäonnistumiset voivat unohtua, tai niitä ei haluta muistaa. Epäonnistumisista ei välttämättä haluta kirjoittaa, jotta esimiehet tai muut komentajat eivät voi lukea niistä. Jos taistelun ja taistelukertomuksen laatimisen välillä on pitkä aika, niin asioita voi unohtua, ja sisältö voi muutenkin olla muokattu halutun näköiseksi. Sotapäiväkirjoja on toisinaan kirjoitettu äärimmäisen väsyneinä. Tällöin virheiden määrä helposti kasvaa ja joitakin asioita voi jäädä pois. Taistelukertomukset ja sotapäiväkirjat ovat siis usein vain yhden tai muutaman ihmisen näkemyksiä tapahtumien kulusta, jonka vuoksi niitä tulee tarkastella kriittisesti. Toisaalta niiden pitäisi olla faktoihin ja annettuihin käskyihin, sekä asiakirjoihin perustuvia.

6. D:n sotapäiväkirjoista on käytetty tässä tutkimuksessa pääasiassa tapahtumia, päivämääriä ja paikkojen nimiä koskevia tietoja, ei niinkään johtajien toimintaan liittyviä kertomuksia. Tämä lisää lähteen luotettavuutta ja käyttöarvoa. 4. D:n sotapäiväkirjoista on käytetty etenkin siirtymiseen liittyen päivämääriä ja paikkojen nimiä. Taistelukertomuksista, sotapäiväkirjoista ja niiden liitteistä on käytetty myös niistä löytyviä käskyjä, jotka koskevat niin siirtymistä,

kuin tehtäviäkin. Kokonaisuutena nämä arkistolähteet ovat muodostuneet tämän pro gradun tärkeimmiksi lähteiksi.

1.4 Aikaisempi tutkimus ja kirjallisuus

On useita teoksia, joissa mainitaan 4. ja 6. D:n siirroista muutamalla sanalla, mutta varsinaisia tutkimuksia, jotka käsittelevät näiden kahden divisioonan siirtoja on kaksi. Näistä toinen on Kai Sarmanteen kirjoittama, vuonna 1962 ilmestynyt teos: Strategiset (keskityskuljetuksiin ja suuriin ryhmitysmuutoksiin liittyvät) joukkojen siirrot viime sodissamme. Toinen teos on kapteeni E. Metsälammen vuonna 1952 tekemä diplomityö, jonka otsikko on: Joukkojen siirrot Karjalan kannakselle kesällä 1944; tutkielma strategisen painopisteen siirrosta meikäläisissä olosuhteissa. Nämä molemmat työt käsittelevät melko suppeasti 4. ja 6. D:n siirtoa. Töiden tavoitteena ei ole ollut divisioonien siirtojen yksityiskohtainen selvittäminen. Tämän vuoksi niissä on selvitetty siirtojen tärkeimmät tapahtumat.

Kai Sarmanne käsittelee työssään sekä talvi- että jatkosodassa tehtyjä strategisia joukkojen siirtoja. Aihe on siis varsin laaja. Sarmanteen työ jää 4. ja 6. D:n osalta pintapuoliseksi, sillä teos on liitteineen vain 73 sivua. On siis ilmiselvää, että 4. ja 6. D:n siirtoja on käsitelty suppeasti, tekstisivujen rajoituessa yhteensä noin kahteen sivuun. Sarmanteen työn rajaus on laaja ja työn tavoitteet ovat lähinnä koko kuljetusjärjestelmän tutkimisessa, joten siinä ei käsitellä yksityiskohtaisesti 4. ja 6. D:n siirtoja. Sarmanteen kirjaan on koottu lähinnä tärkeimmät tiedot siirtymisestä siirron syiden, tärkeimpien tapahtumien, päivämäärien ja etäisyyksien osalta. Tämä on tehty ansiokkaasti, vaikkakin tiedot on todennäköisesti koottu 4. ja 6. D:n osalta suoraan Metsälammen teoksesta, sillä Sarmanteen työssä ei ainakaan lähdeluettelon mukaan ole käytetty 4. tai 6. D:n arkistoja.

Metsälammen diplomityö on jo huomattavasti suppeammin rajattu koskemaan vain kesällä 1944 tapahtuneita strategisia joukkojen siirtoja. Tästä huolimatta myös tämä työ käsittelee melko suppeasti 4. ja 6. D:n siirtoja. Metsälammen teos on kokonaisuudessaan vain 55 sivua, joista 4. D:n siirtymistä käsitellään vain hieman yli kolmen sivun verran, ja 6. D:n siirtymistä vain noin kahden sivun verran. Jo edellä mainittujen sivumäärien perusteella voi päätellä, että tässäkin teoksessa ei ole tutkittu syvällisesti divisioonien siirtoja. Molemmissa tutkimuksissa on onnistuttu varsin ansiokkaasti tiivistämään siirtymisien tärkeimmät tapahtumat ytimekkääksi tiivistelmäksi. Nämä eivät kuitenkaan tarjoa koko vastausta 4. ja 6. D:n siirtojen onnistumisista ja syistä. Tästä syystä tämä tutkimus on tärkeä.

On mielenkiintoista, että Kai Sarmanteen ja E. Metsälammen tekemissä diplomitöissä, sekä 4. D:n taistelukertomuksessa ja sotapäiväkirjassa on joitakin eroja toisiinsa verrattuna. Eroja on kellonajoissa, junien määrissä, sekä asemissa joilla junia purettiin ja lastattiin. Tämän vuoksi kyseisistä lähteistä käytettyjä lukuja tulee pitää suuntaa antavina, tai tulee ainakin tarkoin harkita, mikä lähde on todennäköisesti lähimpänä totuutta. Paikkatietoja koskevissa asioissa, kuten junien lastaus- ja purkuasemien suhteen luotettavimpia lähteitä ovat 4. ja 6 D:n sotapäiväkirjat, koska ne on kirjoitettu pian tapahtumien jälkeen. Kuitenkin on huomioitava, että edellä mainittujen diplomitöiden tietojen todenmukaisuutta on vaikea selvittää, sillä niissä ei ole lainkaan lähdeviittauksia.

2 TILANNE ENNEN SUURHYÖKKÄYSTÄ

2.1 Sotilaallinen tilanne Suomen ja Neuvostoliiton välillä

Suomalaisten hyökkäysvaiheen päätyttyä syksyllä 1941 tilanne oli vakiintunut Suomen ja Neuvostoliiton välisillä rintamilla. Rintamalinjat vakiintuivat pääpiirteittäin niille paikoille, jonne suomalaisten joukot olivat hyökkäyksillään edenneet. Suomalaisten joukot olivat ryhmittyneet Karjalankannakselle, Aunuksen Karjalaan, Maaselän kannakselle, Rukajärven suunnalle ja osittain Lappiin saksalaisille joukoille alistettuna.⁴ Suomen kenttäarmeijan koko oli noin 600 000 miestä, mikä tarkoitti sitä, että Suomen kokoisella, tuolloin vielä nuorella valtiolla ei ollut varaa pitää yllä niin suurta armeijaa. Tilanteen vakiinnuttua joukkoja ryhdyttiinkin kotiuttamaan teollisuuden ja maatalouden ylläpitämiseksi ja kasvattamiseksi. Kaiken kaikkiaan joukkoja kotiutettiin niin paljon, että armeijan vahvuus oli alimmillaan jopa 450 000 miestä. Se tarkoitti väistämättä sitä, että joukkoja piti organisoida uudelleen.⁵

Pohjoisimmasta rintaman osasta vastasivat pääasiassa saksalaiset joukot. Vuonna 1942 Norjan-armeijan hyökkäysjoukoista koottuun Lapin Armeijaan kuuluivat Vuoristoarmeijakunta Norwegen ja XXXVI AK.⁶ Siihen kuului myös Uhtuan suunnalla ollut suomalainen kenraalimajuri Hjalmar Siilasvuon komentama III AK, johon kuului käytännössä vain yksi divisioona. Pelkästään saksalaisten joukkojen vahvuus oli noin 200 000 sotilasta. Lapin Armeija vastasi Rukajärven pohjoispuolisesta alueesta aina Jäämerelle saakka. Voidaan siis todeta, että saksalaisten joukkojen osuus oli merkittävä, ellei jopa ratkaiseva. Saksalaisten ansiosta suomalaisia joukkoja ei pitänyt juurikaan sitoa Lapin puolustamiseen, vaan ne voitiin keskittää Suomen rintaman tärkeämmille osille etelään. Rukajärventien suunnalle oli keskitetty kenraalimajuri Erkki Raappanan komentama 14. D, joka oli suoraan Päämajan (PM) alaisuudessa.⁷

Etelässä suomalaisten kannalta tärkeämmillä rintamilla oli pääosa suomalaisten joukoista. Maaselän kannakselle oli ryhmitetty puolustukseen II AK, josta vielä 1942 käytettiin nimeä Maaselän Ryhmä. Siihen kuuluivat etulinjassa olevat 1. ja 6. D, sekä 21. Prikaati (Pr). Lisäksi reservinä oli 4. D ja 3. Pr.⁸ Kolmesta eteläisimmästä rintamanosasta tämä Maaselän kannas oli

⁴ Raunio Ari: Asemasodan alettua aloitettiin Suomen kenttäarmeijan osien kotiuttaminen. Itsenäisyyden puolustajat, Sodan taisteluja 2 - jatkosota. Weilin+Göös Oy, Porvoo 2005. s. 208-209.

⁵ Halsti, Wolf H: Suomen sota 1939–1945 (kolmas osa), ratkaisu 1944. Keuruu 1957, s 53-57.

⁶ Koskimaa (1993), s. 21, Nimi muutettiin myöhemmin 20. Vuoristoarmeijaksi.

⁷ Raunio, 2005. s. 208-209.

⁸ Halsti, s. 55-56.

Suomen puolustuksen kannalta kenties vähiten merkityksellinen, mutta kuitenkin välttämätön, jotta neuvostojoukot eivät voisi hyökätä sitä kautta Aunuksessa olleiden joukkojen selustaan. Aunuksen kannakselle oli ryhmittynyt Aunuksen Ryhmä, jota komensi kenraaliluutnantti Oesch. Tälle Laatokan ja Äänisen väliin jäävälle noin 150 kilometrin pituiselle rintamalle oli ryhmittynyt V ja VI AK. V AK:aan kuuluivat Äänisen rannasta länteen ryhmittynyt 7. D ja 11. D. VI AK:aan kuuluivat 5. D ja 8. D, sekä 15. Pr. Lisäksi Aunuksen Ryhmällä oli reservissään 17. D ja 20. Pr.⁹ Karjalankannakselle oli ryhmittynyt Kannaksen Ryhmä, jota komensi kenraaliluutnantti Öhqvist. Tuolloin Karjalankannakselle oli ryhmittynyt etulinjaan 18. D, 2. D ja 15. D, sekä 19. Pr. Reservissä oli vain 10. D.¹⁰ Kaiken kaikkiaan suomalaisista joukoista noin kolmannes oli Karjalankannaksella. Muita joukkoja olivat lisäksi PsD ja Ratsuväkiprikaati (RvPr). Näistä ryhmistä Maaselän ja Karjalankannaksen ryhmät vastasivat kokoonpanoiltaan armeijakuntaa, sillä niillä oli alajohtoportainaan pääasiassa divisioonia. Aunuksen Ryhmä puolestaan muistutti kokoonpanoltaan armeijaa, koska sillä oli alajohtoportainaan armeijakuntia, jotka johtivat niiden alaisia divisioonia tai jopa prikaateja.¹¹

Etulinjoihin oli sijoitettu yksitoista jalkaväkidivisioonaa ja kolme jalkaväkiprikaatia. Reservinä oli kaiken kaikkiaan yli kolmannes joukoista. Reservinä oli yksi panssaridivisioona, kolme jalkaväkidivisioonaa, kaksi jalkaväkiprikaatia ja yksi ratsuväkiprikaati. On kritisoitu, että Jatkosodan aikana suomalaiset eivät osanneet varata riittävästi reserviä. Edellä mainittu kuitenkin osoittaa, että ainakin strategisella tasolla reservijoukkoja oli jopa nykymittapuun mukaan tarkasteltuna normaali määrä. Edellä mainittu ryhmitys oli muodostunut useiden muutosten seurauksena. Lisäksi hyökkäysvaiheen ja asemasodan aikana etulinjassa kuluneita joukkoja vaihdettiin reserviin huoltoa ja koulutusta varten. Tämän vuoksi ryhmitäisiä muutettiin kulloistakin tilannetta vastaavaksi. Edellä mainittu ryhmitys oli voimassa 1943-1944 vuoden vaihteessa.

Kun tarkastellaan joukkojen ryhmitystä ja määriä eri kannaksilla, voidaan todeta, että painopiste oli muodostunut ainakin yhtymien määrän perusteella Aunuksen Karjalaan.¹² Maaselän ja Aunuksen rintamat veivätkin miltei pääosan joukoista. Tämä johtune osittain neuvostoliittolaisten aktiivisuudesta kyseisillä rintamilla. Vuonna 1942 ainoat merkittävät taistelut Karja-

⁹ Halsti, s. 55-56 ks. Sinerma Martti: Kelirikkotaistelut Syvärillä. Teoksessa Suomi sodassa. Keuruu 1982. s. 290-291.

¹⁰ Halsti, s. 55-56.

¹¹ Raunio, 2005. s. 208-209.

¹² On kuitenkin huomioitava, että Aunuksen kannaksen rintaman leveys oli lähes kaksi kertaa yhtä pitkä, kuin Karjalan kannaksella, joten periaatteessa painopistettä ei ollut luotu, vaan voimat oli jaettu rintamille tasaisesti.

lan alueella sijoittuivat Aunukseen ja Maaselän kannakselle.¹³ Tämä oli yksi syy siihen, miksi huomio oli kiinnittynyt kyseisille rintamille. Myöhemmin tilanteen muuttuessa Suomen sodanjohto kuitenkin ryhtyy muutoksiin ryhmityksien saattamiseksi ajan tasalle, koska Karjalankannas nähtiin suurimpana uhkana.

Sillä aikaa kun Suomen ja Neuvostoliiton välillä vallitsi lähes rauhanomainen tilanne, niin sota Euroopassa oli saanut uuden käänteen. Suomelle merkitykselliseksi osoittautui ennen kaikkea tilanteen muutokset Neuvostoliiton ja Saksan välillä. Saksalaisten hyökkäys Stalingradin valtaamiseksi epäonnistui ja kääntyi neuvostoliittolaisten voitoksi alkuvuodesta 1943. Näiden tapahtumien jälkeen neuvostoliittolaiset ottivat aloitteen kaikilla itärintaman eteläisillä kais-toilla. Saksan sotilaallinen voima heikkeni jatkuvasti. Helmikuussa 1944 neuvostoliittolaiset saivat murrettua Leningradin saartorenkkaan ja pakottivat saksalaiset perääntymään ensin Narvajoelle ja pian aina Peipusjärvelle asti. Näiden vuosien tapahtumat Neuvostoliiton ja Saksan välisellä rintamalla ja Saksan heikentyminen muualla Euroopassa tarjosivat neuvostojoukoille sotilaallisen paineen helpottumista. Tämä puolestaan antoi neuvostoliittolaisille yhä paremmat mahdollisuudet suurhyökkäyksen toteuttamiselle Suomea vastaan. Arveltiin, että neuvostoliittolaiset halusivat painostaa Suomen irtaantumaan sodasta, jotta neuvostojoukkoja saataisiin vapautettua taistelemaan Saksaa vastaan. Tämän arveltiin tapahtuvan voimakkaalla Kannaksen kautta tapahtuvalla hyökkäyksellä. Nyt vahvan neuvostohyökkäyksen uhka Karjalankannaksella alkoi nousta ajankohtaiseksi ongelmaksi suomalaisille.¹⁴

Suomen ylin johto ymmärsi jo varsin varhaisessa vaiheessa, että Saksa tulisi häviämään sodan. Tämän vuoksi Suomi tulisi irrottaa sodasta. Useista rauhanneuvotteluista huolimatta Suomi ei saanut rauhaa aikaiseksi Neuvostoliiton kohtuuttomien rauhanehtojen vuoksi. Tämä johti sodan jatkumiseen, joka kulminoitui kesän 1944 neuvostojoukkojen suurhyökkäykseen.

Epäonnistuneet rauhanneuvottelut ja Neuvostoliiton sotilaallisen tilanteen helpottuminen saivat PM:n ymmärtämään, että suomalaisten ryhmitys ei enää vastannut vallinneeseen tilanteeseen. Tämän vuoksi helmikuussa ylipäällikkö käski Itä-Karjalassa olleen PsD:n siirtymään reservikseen Lappeenrannan – Viipurin – Talin alueelle. Lisäksi Äänisen rannikotykistöä siirrettiin Suomenlahdelle. Uhtuan alueella ollut 3. D sai maaliskuun alussa käskyn siirtyä Vammelsuun ja Vuottaan alueelle. Samaan aikaan ylipäällikkö käski, että Karjalankannaksen

¹³ Halsti, s. 26-50.

¹⁴ Koskimaa (1993), s. 14-20 ks. Metsälampi E: Joukkojen siirrot Karjalan kannakselle kesällä 1944; tutkielma strategisen painopisteen siirrosta meikäläisissä olosuhteissa. Sotakorkeakoulun diplomityö, 1952, s. 3.

puolustusvalmiuteen oli kiinnitettävä erityistä huomiota. Myöhemmin maaliskuussa aloitettiin myös suunnittelutyö siviiliväestön evakuoimiseksi Karjalankannakselta.¹⁵

Konkreettisten joukkojen siirtojen lisäksi tehtiin myös organisaatiouudistuksia. Helmikuussa lakkautettiin Kannaksen Ryhmä, joka tarkoitti sitä, että Kannaksen joukot jaettiin kahteen armeijakuntaan, jotka olivat nyt suoraan PM:n alaisuudessa. Tämän muutoksen jälkeen Karjalankannaksen puolustuksesta vastasi itäisellä lohkolle III AK ja läntisellä lohkolle IV AK. Etulinjassa III AK:lla olivat 19. Pr ja 15. D ja IV AK:lla 2. ja 10. D. Karjalankannaksella reservissä olivat siis 18. ja 3. D, sekä RvPr ja PsD.¹⁶ Tämä ratkaisu osoittautui myöhemmin epäonnistuneeksi, sillä nyt ylipäällikkö sitoutui johtamaan kokonaisuuden kannalta varsin merkityksettömiä asioita, joka edelleen viivästytti tärkeidenkin asioiden päätöksentekoa. Tämä vaikutti edelleen myös siihen, että nopeasti muuttuvassa tilanteessa etulinjasta kaukana sijainneella PM:lla ei ollut missään vaiheessa kovinkaan tarkkaa tai ajan tasalla olevaa tilannekuvaa. Myös tämä vaikutti päätöksentekoon.¹⁷ Aunuksen kannaksella ryhmitys- tai organisaatiomuutoksia ei tehty ja myös Maaselän kannaksen ryhmitys pidettiin ennallaan. Myös Rukajärvellä ollut 14. D jäi paikoilleen samoin kuin Sallassa ollut 3. Pr.¹⁸

Ennen suurhyökkäyksen alkua kesäkuussa Karjalankannaksella oli siis 6 divisioonaa ja 2 prikaatia, kun samaan aikaan muilla rintamilla oli yhteensä 9 divisioonaa ja 4 prikaatia. Yhtymistä noin 40 prosenttia oli Karjalankannaksella ennen suurhyökkäyksen alkua. Jos suurhyökkäys Karjalankannakselle nähtiin todennäköisenä, niin miksi PM ei tehnyt suurempia ryhmitysmuutoksia ennen suurhyökkäystä. Toisaalta tämä on ehkä vain jälkiviisastelua, sillä oli varmasti erittäin hankala arvioida ja vielä hankalampaa tietää, että painopiste tuli muodostumaan niin selvästi Karjalankannaksella. On jopa kritisoitu, että PM ei reagoinut juuri millään tavalla suurhyökkäyksen uhkaan. Tämä on kuitenkin melko aiheeton syytös, sillä olihan Karjalankannaksen joukkoja lisätty kahden yhtymän verran. Lisäksi jos tarkastelee Karjalankannaksen ja muiden rintamien leveyttä suhteessa joukkojen määrään, niin voidaan todeta, että suomalaisten painopiste oli nyt Karjalankannaksella. Tästä hyvänä esimerkkinä on Maaselän kannaksen ja Karjalankannaksen rintamien vertailu. Maaselän kannaksen rintaman leveys oli lähes sama, kuin Karjalankannaksen rintaman leveys, mutta joukkojen määrä oli vain puolet siitä mitä Karjalankannaksella oli.¹⁹ Toisaalta voidaan todeta, että Aunuksessa ja Maa-

¹⁵ Koskimaa (1993), s. 23.

¹⁶ Metsälampi, s. 4 ks. Koskimaa (1993), s. 23-24.

¹⁷ Koskimaa (1993), s. 24.

¹⁸ Metsälampi, s. 4.

¹⁹ Ibid. s. 4 vrt. Halsti, s. 57-58, Halstin mielestä painopistettä ei oltu siirretty Karjalan kannakselle, vaan se oli edelleen Itä-Karjalassa. Asia on näin, mikäli laskee Maaselän ja Aunuk-

selässä oli vielä yhteensä 2 divisioonaa ja yksi prikaati, jotka olisi voitu reservitehtävänsä vuoksi siirtää jo tässä vaiheessa Karjalankannakselle. Tämä olisi kuitenkin tarkoittanut sitä, että molemmat Itä-Karjalan rintamat olisivat joutuneet ottamaan suurhyökkäyksen vastaan ilman kunnollisia reservejä. Tämä olisi voinut merkitä nopeaa perääntymistä koko Itä-Karjalassa.

2.2 II AK Maaselän kannaksella

Maaselän kannaksen puolustuksesta vastasi II AK, jonka komentajana toimi 1944 kenraaliluutnantti Talvela.²⁰ II AK:n tehtävänä oli torjua vihollisen hyökkäykset Seesjärven ja Äänisen väliin jäävällä Maaselän kannaksella. II AK:taan kuului 4. ja 6. D:n lisäksi yksi divisioonaa ja yksi prikaati.²¹ Sekä neuvostoliittolaiset että suomalaiset pitivät Maaselän kannasta vähemmän tärkeänä suuntana Karjalankannakseen verrattuna. Tämän vuoksi Maaselän kannaksella oli melko vähän joukkoja. Kesäkuussa 1944 II AK:n ryhmitys oli seuraava: 6. D oli II AK:n ryhmityksessä oikealla ja sen ryhmityksen oikea reuna ulottui aina Poventsaan, Äänisen rantaan, saakka. Sen vasen reuna oli Hiisjärven pohjoispään tasalla, eli aivan 21. Pr:n oikean reunan tasalla, noin 22 kilometriä Poventsasta pohjoiseen. 21. Pr:n vasemmalla puolella oli vielä 1. D, joka oli ryhmittyneenä Seesjärven ja Leppäjoen väliin. Lisäksi 6. D:n eteläpuolelle Käppäselän alueelle oli ryhmittyneenä 4. D.²² Etulinjaan oli siis sijoitettu kaksi divisioonaa ja yksi prikaati, kun taas reserviksi oli jätetty yksi divisioona. Suhdeluku reservien ja etulinjan joukkojen välillä oli siis 1:3, joka poikkesi vain hieman lähes vakioidusta 1:2 kaavasta, jossa 1/3 joukoista varataan reserviin ja 2/3 etulinjaan.

Maaselän kannas oli ikään kuin välttämätön paha, josta ei suuremmin ollut hyötyä suomalaisille, mutta se oli kuitenkin pakko pitää hallussa, jotta neuvostoliittolaiset eivät voisi koukata sitä kautta Aunuksen joukkojen selustaan tai jopa Karjalankannakselle asti. Karttaa katsoessa voi huomata, että Maaselän kannas sopi erinomaisesti puolustuksen järjestelyihin. Sopivuus ei johtunut niinkään hyvästä maaperästä tai maastosta, vaan ennemminkin kokonaiskuvan kannalta hyvästä sijainnista. Maaselän kannas on Äänisen ja Seesjärven väliin jäävä kapea kannas, jonne puolustuksen voi järjestää suhteellisen pienillä joukoilla. Tämä oli erityisen edullis-

sen joukot yhteen ja vertailee vain yhtymien määriä, mutta mikäli ottaa huomioon myös rintaman leveyden on tulos toinen.

²⁰ Kohvakka, Mikko: Jatkosodan suomalaisjoukot ja niiden komentajat. Teoksessa Jatkosodan tiellä. Jyväskylä 2004, s. 244. 14.6. alkaen kenraalimajuri Mäkinen.

²¹ Ibid.

²² II Armeijakunnan esikunnan(AKE) OpOs:n Spk:n liitteet, II AK:n ryhmitys kartta, SArk 4175–4180.

ta suomalaisille, etenkin kun ottaa huomioon silloisen tilanteen, jossa suomalaisilla ei todellakaan ollut ylimääräisiä joukkoja.

Ennen Neuvostoliiton suurhyökkäyksen alkamista myös Maaselän kannaksen tilanne oli rauhallinen. Suurhyökkäyksestä oli kuitenkin nähtävissä merkkejä myös Maaselän kannaksella, sillä tiedustelutietojen mukaan neuvostoliittolaiset olivat rakentaneet uusia siltoja ja siirtäneet joukkojansa lähemmäksi etulinjaa.²³ Yhä useammin raportoitii etulinjassa tähystävistä upseerijoukoista, tykistön tarkistusammunnoista, sekä tiedustelijoista ja tiedusteluhyökkäyksistä. Suurimmat tiedusteluhyökkäyksiksi luokitellut hyökkäykset toteutettiin jopa komppanian suuruisilla osastoilla.²⁴ Tiedusteluhyökkäyksillä ei ollut mitään suurta päämäärää tai tavoitetta yksittäisenä hyökkäyksenä. Niiden tarkoitus oli lähinnä selvittää suomalaisten asemia ja niiden saumakohtia, sekä kokeilla taisteluvalmiutta. Tarkoituksena saattoi olla myös suurhyökkäyksen valmisteluiden salaaminen suomalaisilta.

Suurhyökkäyksen alettua vihollisen toiminta lisääntyi myös Maaselän kannaksella. Myöhemmin Maaselän kannaksella oli myös voimakkaampia hyökkäyksiä, joiden tarkoituksena oli sitoa suomalaisten joukkoja taisteluun muilla rintamilla ja täten estää, tai ainakin vaikeuttaa lisäjoukkojen siirtämistä Karjalankannakselle. Tämän onnistuessa suurhyökkäyksen painopisteessä ollut Karjalankannas joutuisi nopeammin vaikeuksiin, ja sen puolustus olisi helpommin murrettavissa. Jos Karjalankannaksen puolustusta ei olisi kyetty vahventamaan, se olisi todennäköisesti murtunut.

2.2.1 4. D:n tehtävä ennen Karjalankannakselle siirtymistä

Jatkosodan hyökkäysvaiheen jälkeen 4. D oli päätynt Karhumäen valtauksen johdosta Maaselän kannakselle, jonne se ryhmittyi torjuvaan puolustukseen. Joulukuussa 1943 1. D otti 4. D:lta rintamavastuun ja 4. D käskettiin ylipäällikön reserviksi Maaselän kannakselle Kämpäselkä – Perälahti – Sunku alueelle 13.12.1943 alkaen. Tämä oli varsin rauhallista, ja etulinjan takana lähes rauhanomaista asemasodan aikaa. Kun 4. D käskettiin PM:n reserviksi, sen komentaja kenraali P.A. Autti antoi käskyn, jonka mukaan taisteluvälineet ja kulkuneuvot tulisi ensitilassa huoltaa taistelukykyisiksi. Tämän lisäksi käynnistettiin toimenpiteet joukkojen suorituskyvyn ja moraalien ylläpitämiseksi. Tämä tarkoitti sitä, että puolustuslaitteiden ja lin-

²³ Vuorenmaa Anssi, Niitemaa Vilho: Vetäytyminen Maaselän kannakselta. Teoksessa Jatkosodan historia 5. Porvoo 1992, s. 96.

²⁴ II AKE:n OpOs:n Spk ja sen liitteet, SArk 4172 ja 4175–4178. ks. Ibid.

noitteiden, sekä sulutteiden rakentamisen lisäksi joukot harjoittelivat aktiivisesti.²⁵ Mikäli joukko on pitkään etulinjassa, sen kalusto kärsii jatkuvasta käytöstä, sekä heikoista huoltomahdollisuuksista ja sotilaat väsyvät jatkuvasta kuolemanpelosta johtuen. 4. D oli ollut puoli vuotta reservinä melko kaukana etulinjasta. Voi siis olettaa, että kalusto ja miehet olivat hyvässä kunnossa, ennen siirtoa ja kesän 1944 suurtaisteluiden alkua.²⁶

4. D:n pitkä reservinä olo on voinut aiheuttaa myös moraalin heikentymistä ja sotilaan taitojen ruostumista.²⁷ 4. D:n tehtävä Karjalankannaksella oli kuin vastakohta sen Maaselän kannaksen reservitehtävälle. Maaselän kannaksella 4. D sai rauhassa huoltaa, linnoita ja harjoitella, kun taas Karjalankannaksella se joutui taistelemaan VT- ja VKT-asemissa todella haastavissa paikoissa.

Kun 4. D sai käskyn kesäryhmyksestä 1944, niin se oli pääosillaan ryhmitetty Perälahti-Säitämä-Viiksijärvi-Tinamäki alueelle. Osia 4. D:sta oli käsketty kenttävarustustoihin eri puolille Aunuksen karjalaa. Osia 4. D:sta oli alistettu Aunuksen ryhmän käyttöön reservi- ja kenttälainnoitustoihin. Pääosa 4. D:n joukoista oli kuitenkin sen omalla ryhmitysalueella ja suoritti siellä ilmeisesti talven jälkeisiä kenttävarustustöitä. Kyseinen käsky kesäryhmyksestä annettiin 15.5. Tässä käskyssä käskettiin muutoksia ryhmyksiin, alistuksiin ja kenttälainnoitustoihin liittyen. Käsketyt toimenpiteet tuli kokonaisuudessaan panna toimeen 1.6.1944.²⁸ On siis selvää, että vielä tässä vaiheessa 4. D:n johdolla ei ollut tietoa sen siirtämisestä Syvärille.

Tuolloin 4. D:ssa oli niin sanottuja taistelevia joukkoja Jalkaväkirykmentti 5 (JR), JR 25 ja Erillispataljoona 14 (ErP). Panssarintorjuntajoukkoja olivat 34. Tykkikomppania (TykK) ja 54. TykK. Epäsuorantulenjoukkoja olivat 14. Kranaatinheitinkomppania (KrhK), Kenttätykistörykmentti 1 (KTR) ja Raskaspatteristo 22 (RsPsto). Lisäksi muita tukevia osia olivat Pioneeripataljoona 25 (PionP), Viestipataljoona 25 (VP) ja 22. Kaasunsuojelukomppania (KssK).²⁹ Osia näistä joukoista oli kuitenkin alistettu muun muassa II AK:lle.

²⁵ Frey S: ``Valko-mustat`` kannaksen suurtaisteluissa. US-viikkolehti 5.9.1954, s. 3 ks. 4. DE:n SPK:n liitteet, SArK SPK 5426, liite 23/44.

²⁶ Halsti, s. 40-43.

²⁷ 4. DE:n OpOs:n SPK:n liitteet, SArK SPK 5426, liite 22/44 ja liite 26/44. Edellä mainituissa lähteissä käsketään jopa perusasioita varsin yksityiskohtaisesti. Tämä viittaa siihen, että johtajat eivät uskoneet miesten enää hallitsevan sotilaan perusasioita. Toisaalta metsä-, kalastus-, vikapartio- ja tienhoitomatkoiilla pois jätetyt aseet ja ampumatarvikkeet viittaavat myös tilanteen rauhallisuuteen, mutta myös alijohtajien valvonnan ja joukon itsekurin heikentymiseen.

²⁸ 4. DE:n SPK:n liitteet, SArK SPK 5426, liite 23/44.

²⁹ 4. D:n taistelukertomus(TST-kertomus) Karjalankannaksen viivytystaisteluista ajalta 6.6.-20.6.1944, SArK SPK 5386, s. 1

Ennen neuvostoliittolaisten suurhyökkäyksen alkua 4. D oli tarkoitus siirtää etulinjaan Syvärille, jossa sen oli määrä ottaa rintamavastuu 7. D:lta. 4. D sai käskyn kyseisestä vaihdosta 6.6. ja ensimmäisten joukkojen oli määrä aloittaa siirrot jo 8.6. Käskyn mukaan 4. D:n piti siirtyä Itä-Syvärille ja rintamavastuunvaihto tulisi olla suoritettuna jalkaväen osalta 18.6. mennessä. Kokonaisuudessaan rintamavastuunvaihdon tuli olla suoritettuna 26.6. mennessä.³⁰ 7.6. divisioonan komentaja antoi oman käskynsä siirrosta. Tämän tehtävän täytäntöönpano oli jo osittain alkanut, sillä 8.6. alkaen ensimmäiset 4. D:n joukot aloittivat siirtymisen Syvärille. 9.6. alkaneen neuvostohyökkäyksen vuoksi 4. D päätettiin siirtää välittömästi Karjalankannakselle. Nopeasti muuttuneen tilanteen vuoksi 4. D:lle ei oltu laadittu huolellisia käyttösuunnitelmia Karjalankannakselle, vaan se joutui siirtymään alueelle ilman kunnollista suunnitelmaa.

2.2.2 6. D:n tehtävä ennen Karjalankannakselle siirtymistä

Maaselän kannaksella ollessaan 6. D:n vastuualue oli II AK:n ryhmituksen eteläisessä osassa. 6. D:n vastuualue oli kapeimmasta kohdasta, Karhumäen kohdalta, noin 10–12 kilometriä leveä, mutta itse rintamalinja oli yli 26 kilometriä.³¹ 6. D:n vastuualue oli melko leveä, joten ryhmitys oli harva. Tosin Maaselän kannas ei missään nimessä ollutkaan painopistesuunnassa, niin kuin Karjalankannas, jossa ryhmitys oli paljon tiheämpi. Hyvä esimerkki tästä on 6. D:n pataljoonien keskimääräinen vastuualueen leveys, joka oli Maaselän kannaksella 8,8 kilometriä. Samaan aikaan Karjalankannaksella pataljoonan vastuualueen keskimääräinen leveys oli 3 kilometriä.³²

Vaikka 6. D oli Maaselän kannaksella etulinjassa, niin siitä huolimatta se oli melko hyvässä taistelukunnossa, koska tilanne myös etulinjassa oli melko rauhallinen. Maaselän kannaksella divisioonan tehtävänä oli puolustus. 6. D:lle ei siis ollut ongelma siirtyä toteuttamaan puolustuksellista tehtävää myöskään Karjalankannakselle. Tosin Karjalankannaksella puolustus oli varsin erilaista, koska siellä 6. D joutui taistelemaan neuvostoliittolaisten hyökkäyksen painopisteessä, missä hyökkääjä oli huomattavasti vahvempi kuin Maaselän kannaksella. 6. D siirtyi Maaselän kannaksen rauhallisista asemasodan olosuhteista koko jatkosodan vaikeimmalle

³⁰ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s. 1

³¹ Vuorenmaa, Niitemaa, s. 90.

³² Kuussaari Eero, Suninen Jouni: Kannaksen joukot vetäytyvät VKT-linjalle ja ryhmittyvät puolustukseen. Teoksessa Jatkosodan historia 4. Porvoo 1993, s. 401. Nämä tiedot on koottu asemasodan loppuvaiheessa talvella 1944. ks. Laine Antti: Vetäytyminen Itä-Karjalasta. Teoksessa Suomi sodassa. Keuruu 1982, s. 370.

ryhmitysalueelle, jossa vihollisen miesmäärältään ylivoimaiset vahvat hyökkäykset ja runsas epäsuoratuli olivat jatkuvaa.

Kesäkuun alussa vuonna 1944, 6. D:n ollessa vielä Maaselän kannaksella sen organisaatio oli seuraavanlainen: taistelevia joukkoja olivat JR 12 (pl. yksi pataljoona), JR 33 ja ErP 16 (pl. yksi komppania). Epäsuorantulen joukkoja olivat 16. KrhK ja KTR 14. Muita joukkoja olivat PionP 36, VP 35, KssK 34, 16. sotilaspoliisijoukkue, sekä 9. ja 23. TykK. Lisäksi sille oli alistettu 15. TykK, RsPsto 4 ja 3. mittauspatteri.³³ Reservin suhteen 6. D:n ryhmitys noudatti melko usein käytettyä 1:2 periaatetta. Niin sanotuista taistelevista joukoista neljä pataljoonaa oli eturintamassa ja kaksi oli reservissä.

2.3 Resurssit ja mahdollisuudet joukkojen siirtämiselle

Yleisesti ottaen ennen Talvisotaa pääosa koko Suomen kuljetuksista tapahtui rautateitse. Tuolloiset ajoneuvot olivat heikkotehoisia keskikantavuuden ollessa alle 3 tonnia. 1960-luvulla keskikantavuus oli jo lähes 5 tonnia. Ajoneuvojen suorituskky oli siis heikko joukkojen siirtoa silmälläpitäen. Ajoneuvoja ei vielä 1940-luvulla ollut kovin paljoa ja tämän vuoksi niitä käytettiin lähinnä paikallisliikenteeseen. Ajoneuvojen vähäisen määrän vuoksi tiestö oli melko harvaa ja pääosin melko huonokuntoista. Ennen jatkosotaa ajoneuvojen osuus tavaraliikenteen kokonaiskuljetussuoritteista oli noin 19 % ja sotien jälkeen vain noin 7 %.³⁴ Tämä kuvastaa erinomaisesti tuon aikaista kykyä suorittaa suuria kuljetuksia autoja hyväksi käyttäen. Se antaa myös vastauksen siihen, kannattaako joukot siirtää maanteitse vai rautateitse.

On siis ilmeistä, että autojen merkitys sotilaskuljetuksissakaan ei ollut tärkeimmässä asemassa. Marssit moottoriajoneuvoilla nähtiin lähinnä jatkeena junilla suoritettuun siirtoon. Ajoneuvoilla siirryttiin juna-asemalle, tai jatkettiin marssia junasta purkautumisen jälkeen. Ajoneuvojen vähäistä asemaa joukkojen siirrossa kuvastaa myös se, että sotien aikaan voimassa ollut kenttäohjesääntö³⁵ ei käsittele moottorimarssia kuin kuormastokolonnien osalta ja ajoneuvojen käyttö keskitysmarsseilla nähtiin lähinnä poikkeuksena. Vaikka ajoneuvojen rooli olikin varsin vähäinen suurissa ja pitkän matkan siirtymisissä, niin niiden merkitystä ei oltu

³³ II AKE:n OpOs:n käskyn Nro. 1500/III/2 sal. LIITE 2, II AK:n taistelujoukkojen taistelujatous 6.6.1944, SArk 4175–4180.

³⁴ Sarmanne Kai: Strategiset (keskityskuljetuksiin ja suuriin ryhmitysmuutoksiin liittyvät) joukkojen siirrot viime sodissamme. Tiede ja Ase, Suomen Sotatieteellisen Seuran vuosijulkaisu nro 20. Mikkeli 1962, s 4.

³⁵ Kenttäohjesäännön III osa on vuodelta 1934

täysin sivuutettu. Moottoriajoneuvot olivatkin erityisen tärkeässä asemassa siellä, missä rautatieverkko ei tavoittanut joukkoja. Ajoneuvojen merkitys oli kuitenkin ymmärretty jo ennen sotia ja niille oli suunniteltu silloiset resurssit huomioon ottaen jopa laajojakin tehtäviä. Niitä oli suunniteltu käytettäväksi ainakin liikekannallepanon aikana joukkojen siirtämiseen kotiseudulta rautatieasemalle. Suurempia kuljetuksia harjoiteltiin jopa kertausharjoituksissa.³⁶

Syynä ajoneuvojen vähäiselle käytölle keskityskuljetuksissa on autojen pieni määrä suhteessa joukkojen ja kaluston määrään. Talvisodan aikaisen divisioonan 120 autosta oli päästy jatkosodan divisioonan noin 470 autoon.³⁷ Luku luonnollisesti vaihteli divisioonittain ajoneuvojen rikkoutumisesta ja tuhoutumisesta johtuen. Vaikka autokanta olikin kasvanut talvisodan jälkeen lähes nelinkertaiseksi, niin siitä huolimatta autoja ei käytetty ainoana siirtymisen välineenä. Ennen kaikkea olennaisena syynä oli vähäisen ajoneuvokaluston säästäminen, mutta myös vähäisten polttoainevarojen säästäminen. Vuoteen 1944 mennessä Suomi oli ollut jo pitkään sodassa. Suomalaiset olivat polttoaineen suhteen täysin riippuvaisia tuotuun polttoaineeseen, joten sitä piti säännöstellä erittäin tarkasti.³⁸

Jos autoja todella oli jopa 470 – pois lukien tuhoutuneet ja rikkoutuneet ajoneuvot - niin on syytä ihmetellä, miksi niitä ei käytetty siirtoihin enemmän. Mikäli vertaa aikaa, joka kului joukon siirtyessä Itä-Karjalasta Karjalankannakselle, niin voi todeta auton olleen huomattavasti nopeampi kulkuneuvo. Esimerkiksi 6. D:n joukoilla junakuljetus kesti keskimäärin noin 30-50 tuntia, kun taas esikunnan siirtyminen ajoneuvoilla kesti huomattavasti vähemmän, mahdolliset tauot mukaan luettuna vain hieman alle 12 tuntia.³⁹

Rautatiekuljetukset sen sijaan nähtiin joukkojen siirrossa tärkeimpänä kuljetusmuotona. Näin oli ajateltu jo pitkään ennen sotia ja sen vuoksi rautateiden rakennuksessakin oli otettu huomioon strategiset joukkojen siirrot. Myös kuormauslaitureiden ja vedenottopaikkojen sijoittelussa, sekä useiden ratapihojen järjestelyissä oli otettu huomioon puolustusvoimien tarpeet. Vuodesta 1935 alkaen oli koulutettu rautatieupseereita, joiden tehtävänä oli muun muassa koordinoita siviili- ja sotilaskuljetukset yhdessä rautatiehallituksen siviilihenkilöstön kanssa.

³⁶ Sarmanne, s. 4-7.

³⁷ Nämä luvut eivät välttämättä pidä paikkaansa, sillä 4. D:n taistelukertomuksen mukaan suurin osa 4. D:n ajoneuvoista lastattiin yhteen junaan. Tämä juna sisälsi 51 ajoneuvoa. Voi olla kuitenkin niin, että joukkojen ajoneuvot lastattiin niiden omiin juniin ja divisioonan ajoneuvot lastattiin kyseiseen Äänislinnasta lähteneeseen junaan. Toisaalta koko kenttäarmeijan autojen kokonaismäärän perusteella kyseiset luvut voivat pitää paikkaansa.

³⁸ Plitz Martti: Ajoneuvokalusto Jatkosodassa. Teoksessa Jatkosodan tiellä. Jyväskylä 2004, s. 138.

³⁹ 6. DE:n OpOs Spk, SArk SPK 5523/25.-26.6.

Tästä käytännöstä luovuttiin ennen talvisodan alkua. Rautatieupseerit todettiin kuitenkin tärkeäksi junakuljetusten toimivuuden kannalta, joten myöhemmin rautatieupseerin virka otettiin taas käyttöön. Nämä kaikki ovat osoituksia siitä, kuinka puolustusvoimat ja rautatiehallitus tekivät kiinteätä yhteistyötä, ja toisaalta siitä kuinka tärkeänä osana rautatiekuljetukset nähtiin osana strategisia joukkojen siirtoja.⁴⁰

Vaikka 1930-luvulla ja vielä sotienkin aikaan rautatiekuljetukset olivat tärkein tapa kuljettaa joukkoja ja tavaraa pitkiä matkoja, niin silti 1944 kesällä Itä-Karjalan rautateiden kunto oli heikko ja määrä vähäinen. Itä-Karjalasta johti vain kaksi junarataa kohti läntistä Suomea. Toinen Kulki Mäkriältä Laatokan koillisrantaa pitkin ja toinen Äänislinnasta Suojärvelle. Näistä kahdesta Mäkriältä lähtevä rata oli rakennettu sodan aikana ja se olikin uudempi ja paremmassa kunnossa. Edellä mainitut kaksi rataa yhdistyivät Laatokan pohjois-puolella Jänisjärvellä. Sieltä jatkui vain yksi rata kohti Matkaselkää, jossa rata jakaantui kohti Joensuuta ja Karjalankannasta. Eli Itä-Karjalasta Karjalankannakselle meni käytännössä vain yksi rata. Lisäksi Itä-Karjalassa kulki Muurmannin rata. Se kulki Syvärin kaupungin ja Karhumäen välillä ja se yhdisti Maaselän ja Aunuksen kannakset Äänislinnan ja Suojärven rataan.⁴¹

Vaikka rautatiet nähtiinkin tärkeiksi, kuten edellä on mainittu, niin siitä huolimatta Itä-Karjalan ratojen kunto ja liikennekyky oli heikko. Muurmannin radalla pystyi liikkumaan 12 ja Äänislinnan-Suojärven radalla 18 junaparia vuorokaudessa. Mäkriän ja Äänislinnan ratojen yhdistyminen Jänisjärvellä aiheutti erityisen rajoitteen Itä-Karjalan ja Karjalankannaksen väliselle rautatieliikenteelle, sillä sieltä Matkaselkään menevä 25 kilometrin rataosuus aiheutti liikenteelle todellisen kapeikon. Kaikki Itä-Karjalasta Karjalankannakselle ja Sisä-Suomeen menevät junat joutuivat kulkemaan tämän rataosuuden kautta. Tämä paikka määritteli Itä-Karjalan ja Karjalankannaksen välisen liikenteen nopeuden, sillä tällä rataosuudella pystyi kulkemaan vain noin 18 junaparia vuorokaudessa.⁴²

Rautateiden lisäksi Itä-Karjalasta kulki kolme maantietä. Eteläisin kulki Lotinapellon ja Salmin kautta Sortavalaan. Toinen kulki Äänislinna ja Vieljärven kautta Koirinojalle, jossa se yhtyi edellä mainittuun Sortavalan tiehen. Kolmas maantie kulki Karhumäestä Porajärven ja Suojärven kautta Sortavalaan. Sortavalasta jatkui käytännössä yksi tai kaksi järkevää maantie-reittiä kohti Karjalankannasta. Maanteitä käytettiin joukkojen siirtoon kuitenkin melko vähän, koska matka Itä-Karjalasta Karjalankannakselle oli pitkä ja autojen määrä sekä kuljetuskyky

⁴⁰ Sarmanne, s. 6-9.

⁴¹ Metsälampi, s. 26.

⁴² Ibid.

olivat alhaisia. Lisäksi oli annettu erityinen kielto autojen käyttämisestä joukkojen keskityskuljetuksiin kaluston ja polttoaineen säästämiseksi.⁴³ Maantiet olivat liikennöitävässä kunnossa, mutta tällä ei ollut suurta merkitystä, koska maanteitä käytettiin 4. ja 6. D:n siirtoon niin vähän. Maantiet kuitenkin helpottivat hieman rautatieliikenteelle aiheutuneita paineita.

Matka Itä-Karjalasta Karjalankannakselle oli melko pitkä. Rautateitse Aunuksesta Viipuriin oli noin 400 km ja Äänislinnan kautta mentäessä noin 500 kilometriä. Karhumäestä Viipuriin kertyi matkaa noin 550 kilometriä. Maanteitse matka Aunuksesta Viipuriin oli noin 400 kilometriä ja Karhumäestä noin 500 kilometriä.⁴⁴ Etäisyydet maanteitse ja rautateitse eivät siis juuri eronneet toisistaan, joten erot etäisyyksissä eivät ole syynä siihen miksi joukot siirrettiin pääasiassa junilla.

Muun muassa maanteiden ja ennen kaikkea rautateiden vähäinen määrä, kuljetuskaluston ja polttoaineen puute, pitkät kuljetusvälit, sekä Jänisjärven ja Matkaselän välinen kapeikko aiheuttivat haasteita kuljetuksien toteuttamiselle Itä-Karjalasta Karjalankannakselle.

2.4 Aikaisemmat kokemukset siirroista

On ilmeistä, että vuoden 1944 keskityskuljetukset ja yhtymien siirrot eivät olleet Suomen kenttäarmeijan joukoille uusi ja vieras asia. Tuohon aikaan suuret joukkojen siirrot oli tarkoitettu suorittamaan junilla, koska vähäinen ja heikko tiestö, sekä ajoneuvokalusto eivät mahdollistaneet tehokasta siirtoa maanteitse. Tämän vuoksi suurin osa joukoista oli kokenut vastaavanlaisen siirron talvisodan rintamalle mentäessä ja sieltä palattaessa. Viimeisetkin olivat todennäköisesti olleet kuljetuksissa mukana jatkosodan rintamalle lähdettäessä, tai sen aikana tapahtuneiden ryhmittymien muutosten aikana. Tärkeintä ei ole niinkään se, että miehistö oli ollut aikaisemmin kuljetuksissa, vaan ennemminkin se, että johtajat tiesivät kuinka toimia, ja ennen kaikkea kuljetuksesta vastaavat henkilöt osasivat laatia realistisia ja toimivia suunnitelmia. Myös rautatieliikennettä koordinoiva henkilöstö oli saanut runsaasti kokemusta ja koko kuljetusjärjestelmä ja ilmatorjunnan järjestelyt sen suojaamiseksi olivat hioutuneet entistä paremmiksi.

Aikaisemmat kuljetukset olivat antaneet niin johtajille kuin joukoillekin tärkeätä kokemusta siirron toteuttamisesta. Ennen kaikkea oli olennaista, että koko kuljetusjärjestelmä oli kehittynyt siten, että se palveli entistä tehokkaammin puolustusvoimien tarpeita. Nyt koko liiken-

⁴³ Metsälampi, s. 26-27.

⁴⁴ Ibid. s. 26.

nesektori oli organisoitu tehokkaammin yhden johdon alaisuuteen. Aikaisemmin poistettu rautatieupseerin tehtävä oli otettu uudelleen käyttöön ja lisäksi rautatielaitoksen tehtävät oli määriteltä tarkuusjärjestykseen maanpuolustuksen asettuessa kaikkein tärkeimmälle sijalle. Nämä muutokset oli tehty havaittujen virheiden ja epäkohtien korjaamiseksi, mutta myös siitä syystä, että koko Suomi oli ajoittain suurissa vaikeuksissa kuljetuskapasiteetin puutteen vuoksi. Pulaa oli ajoneuvoista, niiden osista, rautateistä, vetureista, vaunuista ja ennen kaikkea polttoaineesta. Resurssien puute johti siis järjestelmän tehostamiseen.⁴⁵

1944 kevään ja kesän aikana tehdyt siirrot erosivat 1940 tehdyistä keskityskuljetuksista lähinnä vain autojen käytön osalta. Suomi oli täysin riippuvainen tuodusta bensistä ja dieselistä, joten pitkä sota oli ajanut Suomen polttoainevarastot hyvin pieniksi tiukasta säännöstelystä huolimatta. Tämän vuoksi 1944 ajoneuvoja ei voitu käyttää yhtä tehokkaasti hyväksi, kuin niitä oli käytetty 1940 keskityskuljetuksissa. Tarkkaa tietoa ei ole siitä, mitä kaikkia joukkoja kuljetettiin ajoneuvoilla 1940, mutta sen voi todeta että ne helpottivat ja nopeuttivat rautatiekuljetuksien suorittamista.⁴⁶ Pääasiassa joukkojen siirrot tapahtuivat kuitenkin junilla. Jopa autokomppanioita saatettiin siirtää junilla. Eräs autokomppania siirrettiin junilla matkan ollessa vain 114 km.⁴⁷ Tämä kuvaa hyvin sitä, kuinka selvästi joukkojen siirrot oli sidottu rautateihin.

Talvisodan aikana ei suoritettu juurikaan suuria strategisia joukkojen siirtoja. Suurimpana voisi mainita Viipurin suunnan vahventamisen, johon tarvittiin 29 junaa. Jatkosodan aikana suoritettiin sen sijaan useita joukkojen siirtoja, jotka antoivat joukoille arvokasta kokemusta siirtojen toteuttamisesta. 4. D koki siirron rintamalta toiselle jo 1941, kun se siirrettiin Karjalankannakselta Itä-Karjalaan ja 6. D puolestaan siirrettiin 1943 Kajaanista ja Nurmekselta Käppäselkään.⁴⁸ Molemmat divisioonat olivat siis saaneet arvokasta kokemusta siirrosta myös sodan kuluessa. Tuon ajan siirroista saatiin paljon havaintoja, joiden seurauksena yhteistoimintaa joukkojen ja rautatieviranomaisten välillä saatiin kehitettyä. Vihollisen ilmatoiminnan kasvun vuoksi myös ilmatorjuntavaunuja liitettiin junakuljetuksiin.⁴⁹ Sinänsä ei ole asianmukaista verrata näiden joukkojen aikaisempia siirtoja myöhemmin tehtyihin siirtoihin niin ajan kuin kuljetuskapasiteetinkaan puolesta, sillä reitti, joukon vahvuus ja ennen kaikkea koko

⁴⁵ Iskanius Markku: Suomen kuljetusjärjestelmän kehitys toisen maailmansodan aikana. Sotahistorian laitoksen julkaisusarja 1 N:o 8. Helsinki 2004. s. 226-288 ks. Sarmanne s. 34.

⁴⁶ Sarmanne, s. 37. Sarmanne arvioi, että keskityskuljetukset sujuivat noin kaksi vuorokautta nopeammin ajoneuvojen käytön ansiosta.

⁴⁷ Ibid. s. 42.

⁴⁸ Ibid. s. 42-43.

⁴⁹ Ibid. s. 45-46

yleistilanne olivat erilaiset, kuin 1944 suoritetuissa siirroissa. Tämän vuoksi aikaisempiin siirtoihin ei syvennytä enempää tässä tutkimuksessa.

3 4. DIVISIOONAN SIIRTYMINEN MAASELÄN KANNAKSELTA KARJALANKANNAKSELLE

3.1 4. D:n siirtymistehtävä ja valmistelut

Vielä keväällä 1944 Karjalankannaksella, neuvostoliittolaisittain Leningradin rintamalla, oli ainoastaan kolmesta divisioonasta koostuva 23. Armeija (A). Hyökkäysvalmisteluiden aikana Karjalankannakselle siirrettiin vahva 21. A. Myöhemmin suurhyökkäyksen edettyä tälle rintamalle siirrettiin vielä 59. A. Lisäksi Leningradin rintaman tukena oli 13. Ilma-Armeija (IlmaA). Kaiken kaikkiaan Leningradin rintaman johdolla oli käytössä 24 divisioonaa, 2 tykistödivisioonaa, 6 panssariprikaatia, 8 panssarirykmenttiä, 8 rynnäkkötykkirykmenttiä ja 146 patteristoa. Samaan aikaan suomalaisten joukkojen vahvuus Karjalankannaksella oli 5 divisioonaa, panssaridivisioona ja 2 prikaatia, mikäli ylijohdon reservit luetaan mukaan.⁵⁰ Neuvostoliittolaisilla oli siis murskaava ylivoima, eikä ollut ihme, että neuvostoliittolaisten suurhyökkäys saavutti nopeasti suurta menestystä. Lisäjoukkojen siirtäminen Karjalankannakselle oli siis välttämätöntä.

Neuvostoliittolaiset suorittivat suurhyökkäyksensä ensimmäisen iskun 9. kesäkuuta. Tätä hyökkäystä pidetään niin sanottuna houkutushyökkäyksenä, jonka tarkoituksena oli heikentää puolustajan voimia, selvittää pääaseman heikot kohdat ja sitoa reservejä taisteluun. Hyökkäyksen seurauksena syntyi jo pieniä murtoja pääasemaan, joita suomalaiset yrittivät lyödä takaisin reservien vastaiskuilla. Vastahyökkäykset sitoivat käytännössä kaikki suomalaisten reservit taisteluun. Neuvostoliittolaisten ajatus houkutusmurrosta oli siis onnistunut. Seuraavana päivänä alkaneella entistä voimakkaammalla hyökkäyksellä pääasemaan syntyi ensimmäinen syvä murto Valkeasaarella.⁵¹ PM arvioi, että pääasema voitaisiin vielä ottaa haltuun kannaksella olevien ylijohdon reservien vastahyökkäyksellä. Tätä vastahyökkäystä ei kuitenkaan toteutettu, sillä sen valmistelut olisivat kestäneet noin vuorokauden. Jatkuvasti heikentyneen tilanteen vuoksi aika kävi vähiin, ja IV AK:n komentajan ehdotuksesta vastahyökkäyksestä luovuttiin ja VT-aseman miehittäminen aloitettiin. Ylipäällikkö hyväksyi esityksen vetäytymisestä, ja käski, että vihollista olisi viivytettävä VT-aseman etupuolella. Täten pääasema oli

⁵⁰ Koskimaa (1993), s. 32–33. vrt. Kronlund Jarl ja Heiskanen Raimo: Suurhyökkäystä pidettiin mahdollisena mutta ei todennäköisenä. Teoksessa Jatkosodan historia 4. Porvoo 1993, s. 277. Tosin tämä lähde ei mainitse 59. A:n olleen toisessa portaassa, vaan se siirrettiin vasta myöhemmin Karjalankannakselle Narvan suunnalta. Myös miesten ja kaluston määrissä on eroja.

⁵¹ Olavi Antila, Suomi Suursodassa, Jyväskylä, 1988 s. 252.

murtunut. Se ei kestänyt neuvostoliittolaisten voimakkaita hyökkäyksiä, ja vetäytyminen viivytämällä kohti VT-asemaa aloitettiin 10.6.⁵²

Tuohon aikaan 6. D oli vielä kokonaisuudessaan Maaselän kannaksella ja 4. D oli vielä osittain ryhmittyneenä PM:n reserviksi Käppäselän alueelle.⁵³ 6.6.1944 tilanne muuttui, kun 4. D sai käskyn siirtyä Itä-Syvärille, jossa sen piti vapauttaa 7. D etulinjan rintamavastuusta. Siirtymisen piti käskyn mukaan tapahtua junakuljetuksilla. Juniin lastautumisen piti tapahtua Käppäselän, Perälahden ja Karhumäen asemilla. Poikkeuksena oli kuitenkin III/JR 5, joka oli tarkoitus siirtää vesikuljetuksina Äänisen Suurlahdesta Kallioon, josta sen oli määrä jatkaa marssien uudelle ryhmitysalueelle.⁵⁴

Divisioonan piti laatia kuljetuksista erillinen suunnitelma, jossa sen tuli ottaa huomioon rautatieviranomaisen määrittämät rajoitukset ja resurssit. Junan vaunumäärä ei saanut ylittää 40 vaunua ja 4. D:n käytössä olisi enintään kolme junaa vuorokautta kohden. Ensimmäinen juna oli kuljetusta varten valmiina 8.6. Aikaisempien divisioonien vastuunvaihdosta saatujen kokemusten mukaan pioneerien, tykistö- ja viestijoukkojen rintamavastuunvaihto kestää kauemmin kuin jalkaväkijoukoilla. Jo lähes rauhanaikaisiksi vakiintuneet olosuhteet mahdollistivat sen, että ensimmäisenä ei pitänyt siirtää vahvaa jalkaväkijoukkoa, vaan tukevia joukkoja voitiin suunnitella siirrettäväksi uudelle toiminta-alueelle jo ensimmäisissä kuljetuksissa jalkaväen kanssa. Rintamavastuun vaihdon helpottamiseksi 4. D:n esikunnan (DE) oli tarkoitus lähettää 10.6. etukomentoporras tutustumaan tilanteeseen Syvärinniskassa sijaitsevaan 7. DE:aan. Edellä mainittua suunnitelmaa ei kuitenkaan ehditty panna kokonaisuudessaan täytäntöön, sillä neuvostoliittolaisten 9.6. aloittama suurhyökkäys johti siihen, että Karjalankannaksen reservien määrä todettiin riittämättömäksi. Jo 10.6. Aunuksen Ryhmän esikuntaan (AunRE) tuli käsky keskeyttää 4. ja 7. D:n vaihto ja suunnata kaikki 4. D:n kuljetukset Karjalankannakselle.⁵⁵ Tämä käsky aiheutti sen, että Maaselän kannakselle ei jäänyt muita reservejä, kuin sen etulinjassa olevien yhtymien reservit.

Edellä mainittu yllättävä tehtävän muutos aiheutti useita ongelmia, sillä 4. D:sta oli jo siirtynyt Syvärille koko JR 5, sekä 2. ja 3. patteri KTR 1:stä. Osa 5. JR:stä oli vielä marssilla kohti uutta vastuualuetta, mutta ensimmäiset osat olivat jo aloittaneet etulinjan tiedustelun. KTR 1:n osat olivat jo purkautuneet junista ja 2/KTR 1 oli jo aloittanut marssin. Pajusuon asemalla

⁵² Koskimaa (1993), s. 35-37.

⁵³ Ibid. s. 31.

⁵⁴ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s. 1

⁵⁵ Ibid. s. 2

ollut 3/KTR 1 ei ollut vielä ehtinyt aloittaa marssia ja niin se pystyikin heti uuden käskyn saatuaan aloittamaan juniin kuormaamisen uudelleen. JR 5 oli jo osillaan ehtinyt uudelle lohkolle, joten nyt se joutui siirtymään takaisin juna-asemalle kuormausta varten. JR 5:n joukot joutuivat siirtymään erittäin sateisessa säässä joukosta riippuen 2-4 päivää, joka tarkoitti 75-150 kilometrin ylimääräistä marssia. Lisäksi äkillisestä tilanteen muutoksesta johtuen uutta kuljetussuunnitelmaa ei ehditty tehdä ja siirtyminen Karjalankannakselle piti tehdä pääosin alkuperäisen suunnitelman mukaan. Alkuperäinen suunnitelma ei enää soveltunut Karjalankannaksen olosuhteisiin, koska nyt viesti-, pioneeri ja tykistöjoukot joutuivat siirtymään alueelle ennen jalkaväen pääosia.⁵⁶

Edellä mainittujen ongelmien lisäksi ongelmaksi muodostui kuorma-autojen siirto, sillä alkuperäisen suunnitelman mukaan osa kuorma-autoista oli jo ajanut Syvärille osan ollessa vielä alkuperäisellä vastualueella. PM ei hyväksynyt esitystä, jonka mukaan kuorma-autot olisi siirretty Karjalankannakselle maanteitse, joten ne jouduttiin kokoamaan eri puolelta Itä-Karjalaa Äänislinnaan junakuormausta varten. Tämä puolestaan poiki ongelman, jonka vaikutukset näkyivät vasta myöhemmin, sillä osa taistelulle välttämättömistä huoltotarvikkeista oli lastattu kuorma-autoihin. Viimeiset kuorma-autot saapuivat Viipurin asemalle vasta 15.6. aamulla, joten osa kuorma-autoihin lastatuista tarvikkeista jäi Karjalankannakselle ehtineiden joukkojen osalta sattumanvaraisen saannin varaan.⁵⁷

Perusteet siirtymiselle olivat hyvät. Sillä 4. D oli nopeasti irrotettavissa reservitehtävänsä, ratojen läheisen sijaintinsa ja valmiin kuljetussuunnitelman vuoksi. Nopea tehtävän muutos kesken edellisen siirtymistehtävän hankaloitti tilannetta, sillä marssijärjestys ei ollut tilannetta vastaava ja joukot olivat osittain hajallaan alistettuina eri puolille Itä-Karjalaa.⁵⁸

3.2 4. D siirtymisen toteutus

Siirtyminen kohti Syväriä oli alkanut 4. D:n osalta jo 8.6, josta siirtymisen suunta muutettiin 10.6. kohti Karjalankannasta. Divisioona siirtyi Itä-Karjalasta Karjalankannakselle junakuljetuksin, sillä PM oli kieltänyt kuorma-autojen käytön siirtymiseen. Ennen juniin kuormaamista joukkojen piti kuitenkin ensin marssia käskettyjen lastauspaikkojen läheisyyteen kuormausta varten. Jalkamarssien pituudet vaihtelivat riippuen siitä, millä asemalla kukin joukko oli mää-

⁵⁶ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s. 3-4

⁵⁷ Ibid.

⁵⁸ Metsälampi, s. 6.

rä lastata junaan. Pisimmän marssin joutuivat suorittamaan ne joukot, jotka olivat jo ehtineet Syvärille.

Nyt 4. D:n siirtämisellä oli kiire. Kuorma-autoja ei ollut riittävästi edes kaluston siirtoon ja jalan siirtyminen olisi vienyt liikaa aikaa ja voimia, joten siirto pelkästään maanteitse ei tullut missään tapauksessa kyseeseen. Juniin lastaaminen tapahtui usealla eri asemalla. Osittain tämä johtui siitä, että 4. D:n joukot olivat hajallaan Syvärin ja Käppäselän välisellä alueella. Toisin myös alkuperäisen kuljetussuunnitelman mukaan juniin lastautuminen oli tarkoitus tehdä usealla asemalla. Kuormauspaikkoja olivat Koirinoja, Käppäselkä, Pajusuo, Tokkari, Karhumäki, Uusiselkä ja Äänislinna.⁵⁹ Aunuksen Karjalaan ehtineet joukot käyttivät näistä Tokkarin ja Pajusuon asemia. Muut asemat olivat alkuperäisen suunnitelman mukaisia. Junat kulkiivat Äänislinnan, Matkaselän, Hiitolan ja Viipurin kautta Karjalankannakselle. Purku asemina käytettiin Valkjärven, Heinjoen, Kämärän, Leipäsuon, Talin, Kavantsaaren, Viipurin, Antrean, ja Inkilän asemia. Matka, jonka joukot siirtyivät junalla, oli näin ollen lähtö- ja tuloasemasta riippuen 550-650 kilometriä.⁶⁰

Ensimmäiset joukot aloittivat siirtymisen Karjalankannakselle 10.6. Tuolloin kuljetuksen saivat, III/KTR 1:n (pl. yksi patteri (Ptri)), VP 25, II/KTR 1(pl. yksi Ptri) ja PionP 25. Ensimmäiset kaksi junaa sisälsivät II/JR 25 ja KTR 1:n kaksi patteria. Ensimmäisenä lähteneet tykistöjoukot lähtivät klo 03.00.⁶¹ Nämä junat olivat lähteneet Koirinojan ja Käppäselän asemilta, ja ne olivat perillä 11.6. Myös 4. D:n komentaja, esikunta ja tärkeimmät aselajikomentajat, eli etukomentoporras, lähtivät Äänislinnasta autoilla kohti Karjalankannasta 11.6. He saapuivat Valkjärvelle jo saman päivän iltana. Etukomentoporras aloitti pikaisen selvitystyön tilanteen ja oman tulevan tehtävänsä suhteen. Divisioonan johdolle selvisi, että 4. D oli alistettu III AK:lle.⁶² 10.6. lähteneistä joukoista III/KTR 1 (pl. yksi Ptri), VP 25 ja II/KTR 1 (pl. yksi Ptri) saapuivat Valkjärvelle 12.6. Nämä kolme junaa olivat lähteneet liikkeelle Pajusuon, Käppäselän ja Tokkarin asemilta. 13.6. Valkjärvelle saapui vielä yksi ensimmäisen päivän aikana lähteneistä kuljetuksista. Tässä Käppäselästä lähteneessä junassa oli PionP 25. Eli ensimmäisen junakuljetuspäivän aikana kuusi junaa aloitti siirtymisen kohti Karjalankannasta.

⁵⁹ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, liite 3. vrt. Sarmanne, s. On mielenkiintoista, että Sarmanne mainitsee omassa kirjassaan näistä vain Karhumäen ja Käppäselän välisen alueen lisäksi, Tokkarin.

⁶⁰ Metsälampi, liite 2.

⁶¹ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, liite 1. vrt. Sarmanne, s. 53, jonka mukaan ensimmäinen kuljetus lähti liikkeelle vasta iltapäivällä.

⁶² 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s. 4.

Kesäkuun 11. päivänä siirtymisen aloitti vain kolme juna. Näistä kaksi oli perillä Valkjärvelä 13.6. Niihin oli lastautunut Käppäselässä kuormautunut 4. DE ja Tokkarissa junaan lastautuneet 14./JR 5, sekä kiväärikomppaniat (KivK)/JR 5:stä. DE:n etukomentoporras oli saapunut alueelle jo 11.6, joten DE joutui aloittamaan valmistelutyöt ilman kunnon välineistöä, sillä esikunnan pääosat saapuivat Valkjärvelle vasta 13.6. aamupäivällä. Toisena siirtopäivänä lähteneistä kolmesta junasta yksi oli perillä Valkjärvellä vasta 14.6. Tässä junassa oli III/JR 5 ja se oli lastautunut junaan Uusiselässä.

4. D:n tehtävää muutettiin 11.6. illalla, jonka vuoksi jo matkalla olevien junien määränpää piti muuttua. Tämän vuoksi osa 12.6. Karjalankannakselle lähteneistä junista pysäytettiin jo Heinjoen asemalla. 12.6, eli kolmantena siirtopäivänä lähti liikkeelle taas viisi junakuljetusta. Lastausasemina toimivat Karhumäki, Tokkari ja Pajusuo. Näistä kolme saavutti Heinjoen aseman 14.6. Näissä junissa oli Karhumäestä nousseet I/KTR 1 (pl. yksi Ptri) ja RsPsto 22 (pl. yksi Ptri), sekä Tokkarissa junaan lastautuneet JR 5:n osat. Kaksi muuta juna oli Heinjoen ja Kämärän asemilla 15. ja 16.6. sisältäen myös JR 5:n osia. Nuo kaksi juna oli puolestaan lastattu Pajusuon ja Tokkarin asemilla.⁶³ JR 5 sai aloitettua siirtymisen kohti Karjalankannasta yllättävän nopeasti huolimatta siitä, että se oli jo osittain ehtinyt Syvärille. Nyt joukkoja alettiin tehtävän muutoksen vuoksi suunnata Kämärän aseman suuntaan, koska uusi ryhmitysalue oli lähempänä Kämärää kuin Valkjärveä.

Neljäntenä kuljetuspäivänä lähti neljä juna, joista kaksi Karhumäen asemalla lastattua oli perillä Heinjoen asemalla ja yksi Äänislinnan asemalla lastattu perillä Viipurin asemalla 15.6. Karhumäestä Kämärän asemalle suunnannut juna oli perillä vasta 16.6. Näihin juniin oli lastautunut huollon ja JR 25:n osia. Viipuriin mennyt juna sisälsi aikaisemmin mainitun divisioonan auto-osaston, eli kyseisessä junassa oli suurin osa divisioonan ajoneuvoista.⁶⁴ Tässä otettiin suuri riski, sillä mikäli vihollinen olisi suorittanut ilmaiskun kyseistä juna vastaan, niin divisioona olisi jäänyt käytännössä kokonaan ilman ajoneuvoja ja niiden kyydissä olleita tärkeitä tarvikkeita.

Kesäkuun 14. päivänä liikkeelle lähti vain kolme kuljetusta. Ne lastattiin Karhumäen asemalla ja niistä kaksi purettiin Kämärän asemalla 16.6. ja yksi Leipäsuon asemalla 17.6. Niihin oli lastautunut JR 5:n, JR 25:n ja ErP 14:n osia, eli kaikki kolme juna sisälsi vain jalkaväkijoukkoja. Joukkojen matka kesti hieman yli kaksi vuorokautta. Tästä on hyvin havaittavissa, että divisioona joutui siirtämään Karjalankannakselle ensin aselajijoukot ja vasta myöhemmin jal-

⁶³ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, liite 1

⁶⁴ Juna sisälsi 51 ajoneuvoa.

kaväen pääjoukot. Tämän vuoksi 4. D:aa ei voitu käyttää niin aikaisessa vaiheessa kuin olisi ollut tarve.

Kuudentena kuljetuspäivänä lähti jälleen kuusi kuljetusta. Yksi kuormattiin Karhumäen asemalla. Kyseinen juna sisälsi KrhK:n, 54. TykK:n ja yhden KivK:n. Tämä osasto purettiin junasta Kämärän asemalla 17.6, jonne sen matka kesti hieman yli kaksi vuorokautta. Muut viisi junaa kuormattiin Käppäselän asemalla, josta ne suuntautuivat Talin, Antrean ja Inkilän asemille. Taliin siirrettiin huoltoa ja muita tukevia osia, kuten sotilaspoliisijoukkue ja kaasunsuojelukomppania. Kaksi näistä junista oli perillä 17.6. ja kolmas saapui vasta 18.6.⁶⁵ Antrean ja Inkilän asemille menneet junat olivat myös perillä 17.6. Kahdella nopeimmalla junalla matka kesti noin kaksi vuorokautta, mutta hitain juna matkasi jopa yli kolme vuorokautta. Tähän ei ole tiedossa hyvää selitystä, sillä sotapäiväkirjasta ei ole löytynyt mitään merkintöjä erityisistä viivytyksistä. Kyseessä voi olla myös huolimattomuudesta tai väärästä tiedosta johtuva virhe taistelukertomusta kirjoitettaessa.

Viimeiset 4. D:n osat aloittivat siirtymisen Karjalankannakselle 16.6.⁶⁶ Tuolloin lähti vain yksi juna, johon oli lastattu sellaisia tukevia joukkoja, jotka eivät olleet välttämättömiä taistelun alkuvaiheessa. Tähän osastoon kuuluivat muun muassa autokorjaamo ja polttoaineosasto. Tämä juna saapui Kavantsaareen. Sen matka kesti hieman yli kaksi ja puoli vuorokautta. Eli viimeisetkin divisioonan osat olivat Karjalankannaksella 18.6. illalla.⁶⁷

Saman joukko-osaston osia ei siis voitu purkaa samalla asemalla tehtävän muutoksista johtuen, vaan JR 5:n ja JR 25:n joukkoja jouduttiin purkamaan kolmella eri asemalla. Tämä vaikeutti kyseisten rykmenttien käyttöä ja johtamista. Viimeiset taistelevien joukkojen osat saapuivat Karjalankannakselle 17.6.

Kaikki edellä mainitut päivämäärät ovat lähtö- ja tuloaikoja, eli pelkkä junakuljetus kesti alimmillaan noin kaksikymmentä tuntia ja enimmillään jopa yli kolme vuorokautta. Suurin

⁶⁵ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, liite 1. vrt. 4. D Karjalankannaksen viivytystaisteluissa 10.-20.6.44, SArk SPK 5387, s.26. Jälkimmäisen asiakirjan mukaan Antreassa 17.6. purettu 65. autokomppania olisikin purettu jo 16.6. Sairalassa.

⁶⁶ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, liite 1. vrt. Kilpeläinen Teemu: Ilmatorjunnan osuus Itä-Karjalasta Karjalankannakselle siirrettyjen joukkojen rautatiekuljetusten suojaamisessa kesällä 1944. Kadettikurssin tutkielma. Maanpuolustuskorkeakoulu 2000. s.16, jonka mukaan viimeinen kuljetus olisi lähtenyt jo 15.6.

⁶⁷ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, liite 1. vrt. Sarmanne, s.53, jonka mukaan viimeinen kuljetus olisi saapunut Kämärän asemalle.

osa kuljetuksista kesti kuitenkin noin 50 tuntia, eli hieman yli kaksi vuorokautta.⁶⁸ Tämä on melko pitkä aika kun ottaa huomioon, että junalla kuljettava matka oli vain 550-650 kilometriä.⁶⁹ Lähteiden valossa ei ole löytynyt selvää syytä siihen, miksi junien siirtymisajoissa oli niin suuria eroja, sillä matkassa ei ollut merkittäviä eroja. Suurimpina syinä eroihin lienee rautateiden ja asemien ruuhkautuminen, sekä yhden radan aiheuttama niin sanottu heiluriliike. Myös huoltotauot saattavat olla yhtenä syynä eroille.

Myös junien kuormaus ja purku veivät paljon aikaa. On siis selvää, että joukot olivat juna-asemien ja junaratojen läheisyydessä pitkään. Tällaiset liikenteelle ja siirtymiselle tärkeät solmukohdat ovat usein vihollisen ilmavoimien iskujen kohteena. On siis outoa, että käytännössä kaikki kuljetukset saivat siirtyä rauhassa tai ainakin ilman suurempaa viholliskosketusta. Tämä kertoo salaamisen ja harhauttamisen, sekä ilmatorjunnan onnistumisesta ja toisaalta neuvostoilmavoimien toiminnan painopisteestä.⁷⁰

Purkuun ja lastaukseen käytettiin useita asemia. Pääsyyinä tähän on se, että joukot olivat hajallaan pitkin Itä-Karjalaa ja toisaalta juniin lastautuminen kannatti ja se voitiin suorittaa useita asemia käyttäen. Asemaa, jossa junat pääosin purettiin, vaihdettiin lähes päivittäin. Näin tehtiin, koska neuvostoliittolaisten hyökkäys eteni niin nopeasti, että 4. D:n tehtävää jouduttiin muuttamaan useita kertoja siirtymisen aikana. Tämä hankaloitti joukkojen käyttöä ja johtamista. Usean aseman käytössä olisi ollut kuitenkin se hyöty, että vihollisen tiedustelun olisi ollut vaikea selvittää mihin joukkoa todennäköisesti käytetään. Tällöin vihollisen on myös vaikeampi iskeä junakuljetuksia vastaan.

3.3 4. D:n käyttösuunnitelmat, tehtävä ja ryhmitysalueet Karjalankannaksella

Alkuperäisen suunnitelman mukaan 4. D oli tarkoitus siirtää Syvärille, jossa sen oli määrä ottaa rintamavastuu 7. D:lta. Neuvostoliittolaisten suurhyökkäyksen alettua PM käski, että vaihto oli keskeytettävä ja kaikki 4. D:n kuljetukset piti suunnata Karjalankannakselle. Tämän käskyn vuoksi 4. D:lla ei ollut kunnollista suunnitelmaa siirtymistä tai tulevaa tehtävää varten.

Tehtävä, johon 4. D:aa käytettiin, vaihtui useaan otteeseen sen siirtyessä Karjalankannakselle. Periaatteessa 4. D:n vaiheet Karjalankannaksella voidaan jakaa sille annettujen tehtävien mu-

⁶⁸ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, liite 1. vrt. Sarmanne, s. 53, jossa todetaan matkan kestäneen keskimäärin hieman alle kaksi vuorokautta. Tässä aiheessa katson taistelukertomuksen olevan luotettavampi lähde.

⁶⁹ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, liite 1.

⁷⁰ Sarmanne, s. 53.

kaan kolmeen eri vaiheeseen. Näitä tehtäviä leimaa ennen kaikkea se, että 4. D ei ollut kunnolla käyttökelpoinen ennen kuin vasta 16.-17.6, sillä suurin osa jalkaväkijoukoista saapui Karjalankannakselle 16.6. Viimeisetkin jalkaväkijoukot olivat kannaksella 17.6. Joukot olivat kuitenkin niin hajallaan, että niiden käyttöarvo oli varsin vähäinen.⁷¹ Näistä syistä sitä ei voitu käyttää Karjalankannaksella aikaisemmin vaikka tarve olisi ollut suuri. Mikäli ensimmäiset junat olisivat sisältäneet esimerkiksi toisen jalkaväkirykmentin, niin sitä olisi voitu käyttää vastahyökkäykseen VT-aseman Kuuterselän ja Vammelsuun välissä.

Ensimmäisessä vaiheessa 4. D sai 12.6. klo 01.30 käskyn, jonka mukaan se alistettiin PM:n reservinä III AK:lle muuhun paitsi operatiiviseen käyttöön. Sen majoitusalueeksi määrättiin Valkeamatka-Lehtokylä-Pihlainen-Salovehmainen-Siparila alue. Sieltä sen oli valmistauduttava toimimaan Ahijärven ja Vuottaan tai Kauksamon ja Kirjasalon suuntiin.⁷² Jo tuntia myöhemmin 4. DE oli laatinut oman käskynsä tulevasta tehtävästä, jonka mukaan alistus astuisi voimaan heti kun joukot saapuvat Valkjärven asemalle.⁷³ Ilmeisesti kaikki joukot oli siis tarkoitus purkaa Valkjärven asemalla, josta ne olisivat siirtyneet majoitusryhmitykseen. Osa joukoista ehti saapua Valkjärvelle, josta ne aloittivat marssinsa kohti majoitusryhmitysaluetta. Osa ehti jopa ryhmittymään käsketyille alueille ennen ensimmäistä tehtävän muutosta. Erityisen mielenkiintoista ja huomionarvoista on se, että 4. D käskettiin siirtymään Karjalankannakselle 10.6, mutta se sai ensimmäisen tehtävänsä vasta 12.6, kun osa joukoista oli jo perillä.

Neuvostoliittolaiset aloittivat hyökkäyksen VT-aseman murtamiseksi 14.6. Murto syntyi jo samana päivänä. Suuret ja syvät murrot syntyivät Kuuterselän ja Sahakylän alueilla, joista ne laajenivat siten, että koko Kuuterselän ja Vammelsuun välisellä alueella suomalaiset joukot olivat joutuneet perääntymään. Tieto VT-aseman murtumisesta saavutti päämajan vasta 15.6. aamulla. PM teki ratkaisun, jonka mukaan Viipuriin menevän tien ja junaradan suuntaan tarvittiin lisää joukkoja. Tämän vuoksi 4. D:n alkuperäistä tehtävää päätettiin muuttaa.⁷⁴

Ennakkotieto 4. D:n tehtävän muuttumisesta tuli jo 14.6. päivällä. Tuolloin ei vielä käsketty 4. D:n uutta tehtävää, vaan ainoastaan sen alistusta ja ryhmitysaluetta muutettiin. Tässä toisessa vaiheessa 4. D:n alistus III AK:lle lopetettiin ja nyt se alistettiin IV AK:lle muuhun paitsi operatiiviseen käyttöön. Tällöin divisioona käskettiin marssimaan lähemmäs IV AK:n selustaan,

⁷¹ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s. 7-19.

⁷² Ibid. s. 4

⁷³ Ibid. s. 4-5. Kyseinen käsky on III AKE:n käsky nro 1429/III/3 b.sal./11.6.44.

⁷⁴ Koskimaa (1993), s. 45-52.

Kirkkojärven ja Muolaanjärven alueelle.⁷⁵ Tämän vuoksi 4. DE antoi uuden käskyn siirtymisestä ja majoittumisesta niille joukoille, jotka olivat jo siirtyneet Karjalankannakselle. Tämä käsky edellytti myös sitä, että Karjalankannakselle matkalla olleet junat piti pysäyttää ennen Valkjärveä jo Heinjoen asemalla.

Tässä vaiheessa Karjalankannaksen vasemman puoleisesta lohkoista vastaavan III AK:n ryhmitys ei ollut murtunut, mutta IV AK:n alueella neuvostoliittolaiset olivat saaneet VT-aseman murrettua jo noin 20 kilometrin leveydeltä. Tämän murron rajoittamiseksi ja lopullisen murron estämiseksi 4. D alistettiin IV AK:lle, ja se siirrettiin lähemmäs IV AK:n keskustaa, eli kohti neuvostoliittolaisten silloista painopistettä. Neuvostoliittolaisten pelättiin pääsevän nopeasti syvään murtoon panssarivaunuilla, jotka etenivät Viipurin radan ja tien suunnassa. 4. D:aa oli tarkoitus käyttää vastahyökkäykseen, tai näiden syvään murtoon päässeiden joukkojen torjumiseen ja tuhoamiseen. PM:lla oli ilmeisen suuri pelko, että neuvostoliittolaiset saavat aikaan syvän murron, jonka jälkeen se voisi koukata III AK:n selustaan ja täten se olisi voinut tuhota koko Karjalankannaksen puolustuksen.

Pian edellisen käskyn jälkeen PM:sta tuli uusi käsky puhelimitse. 15.6. klo 02.00 yksi pataljoona 4. D:sta päätettiin alistaa IV AK:lle reserviksi. Pataljoona piti lähettää Pamppalaan ja sen oli valmistauduttava toimimaan Liikolan, Kivennavan ja Ahijärven suuntiin. Kyseinen jo kannakselle ehtinyt JR 25:n pataljoona siirtyi käskyn mukaisesti Pamppalan maastoon odottamaan jatkotehtävää.⁷⁶ Tätä pataljoonaa oli todennäköisesti tarkoitus käyttää vastahyökkäykseen murron laajenemisen rajoittamiseksi. Nimittäin suunnat, joihin pataljoonan piti valmistautua toimimaan, olivat juuri niitä suuntia, joissa vihollinen oli päässyt osittain murtoon, mutta joissa osa joukoista taisteli vielä VT-asemassa. 4. D:n jalkaväen pääosat olivat edelleen marssilla kohti Karjalankannasta. Divisioona ei ollut vielä kokonaisuudessaan käyttökelpoinen, joten ainoastaan sen osia voitiin alistaa muiden käyttöön. Tällaiset alistukset ja tehtävien muutokset vaikeuttivat edelleen 4. D:n johtamista.

Kolmannessa vaiheessa 4. D sai ensimmäisen tehtävän puolustukseen ryhmittymisestä. 4. D sai käskyn 16.6. aamuyöllä, jonka mukaan sen piti viipymättä sulkea Perkjärven ja Kaukjärven välinen kannas. Tehtävä oli kiireellinen, sillä neuvostoliittolaisten joukkojen kärki eteni jo Kanneljärven tasalla, eli 4. D:n uudesta ryhmitysalueesta vain vajaat 15 kilometriä kaakkoon. 4. D päätettiin edelleen pitää operatiivisesti PM:n alaisena reservinä.⁷⁷ Tämä hidasti 4.

⁷⁵ 4. D Karjalankannaksen viivytystaisteluissa, SArk SPK 5387, s. 20.

⁷⁶ Ibid. s. 22.

⁷⁷ Ibid. s.23

D:n käyttöä, sillä mikäli 15.6. tehtävänsä aloittanut Kannaksen joukkojen komentaja kenraali Oesch halusi käyttää 4. D:aa, niin sen oli esitettävä asia PM:lle, joka antoi käskyn 4. D:lle. Tämä aiheutti yhden ylimääräisen komentoportaan ja teki 4. D:n käytöstä kankeampaa. Toisaalta on ymmärrettävää, että PM halusi pitää vähäiset reservit tiiviisti omassa hallinnassa, jotta niiden käyttö palvelisi mahdollisimman hyvin koko Suomen puolustamista.

Tämän viimeisimmän tehtävän täytäntöönpano oli 4. DE:lle haastava, sillä sen joukot olivat hajallaan Karjalankannaksen ja Itä-Karjalan alueella. Osa joukoista ei ollut vielääkään aloittanut siirtymistä kohti Karjalankannasta, osan ollessa junissa vielä matkalla. Lisäksi yksi pataljoona oli alistettu 3. D:lle, joten vain osa pystyi aloittamaan heti marssinsa kohti Perkjärven ja Kaukjärven kannasta. Nyt divisioonalla oli jo kuitenkin käytännön mahdollisuudet täyttää tehtävä, sillä sen jalkaväen pääjoukot olivat jo saapuneet tai vähintäänkin olivat juuri saapumassa Karjalankannakselle.

Varsin pian käskyn saatuaan divisioonan komentaja antoi oman suullisen käskynsä puolustuksen järjestelyistä JR 5:n ja JR 25:n komentajille, sekä 34. TykK:n päällikölle. Käskyn mukaan 4. D tuli asettumaan puolustukseen lohkolle, jonka vasempana rajana oli Suulajärvi ja oikeana rajana Kaukjärvi. Divisioonan vastuualue jaettiin kahteen lohkoon, joista itäisemmän lohkon puolustuksesta vastasi JR 5 ja läntisestä puolesta JR 25. Välirajana oli Viipuriin menevä junarata. Pääpuolustuslinjana oli karkeasti Talpolan ja Suulajärven pohjoispään välinen linja. 34. TykK ja JR 5:lle alistettu K/PionP 25:sta saivat tehtäväkseen varmistaa Perkjärven asemankylän rautatien ja asemalta etelään lähtevän tien.⁷⁸ Tällä varsin lyhyellä käskyllä alkoivat joukkojen ryhmittämiset uuteen puolustuslinjaan. Myös 2/JR 25:sta käskettiin pois Pamppalan maastosta liitettäväksi osaksi JR 25:n puolustusta. Tämän käskyn myötä myös Karjalankannakselle saapuvat joukot suuntasivat junansa kohti Kämärän asemaa, joka oli noin 20 kilometrin päässä uudesta Perkjärven tasalle käsketystä puolustuslinjasta.

16.6. puolenpäivän jälkeen tulleen sähkeen mukaan 4. D alistettiin vihdoinkin kokonaisuudessaan IV AK:lle. Suuri osa joukoista oli edelleen marssilla kohti ryhmitysaluetta, osien ollessa jo ryhmittymässä asemiin.⁷⁹ Ensimmäisten vihollistilanne ilmoitusten mukaan 34. TykK oli jo iltapäivällä joutunut taistelukosketukseen vihollisen kärjen kanssa. 4. D:n joukkojen ryhmittämisellä oli siis todella kiire. 4. D esikuntapäällikkö lupasi, että divisioonan ryhmitys olisi valmis 17.6. klo 08.00 mennessä.

⁷⁸ 4. D Karjalan kannaksen viivytystaisteluissa, SArk SPK 5387, s. 23-24.

⁷⁹ Ibid. s. 24-25.

Jatkuva tehtävän muuttaminen hankaloitti 4. D:n johtamista. Jo pelkkä siirtyminen Karjalankannakselle aiheutti ongelmia 4. D:lle. Kun osa sen joukoista pääsi vihdoin Karjalankannakselle, niin se joutui jatkuvasti marssimaan majoitusalueelta toiselle tehtävän alituksen muuttamisen vuoksi. Tämä myös rasitti joukkoja, sillä asemia jouduttiin kaivamaan, ja viestiyhteyksiä jouduttiin rakentamaan sekä purkamaan useaan otteeseen.⁸⁰ Toisaalta neuvostoliittolaisten nopea eteneminen ja jatkuva tilanteen muuttuminen eivät jättäneet PM:lle vaihtoehtoa, jossa olisi voitu ennakoida, vaan toiminta perustui ennemminkin reagointiin.

Tästä alkoivat 4. D:n varsinaiset taistelut neuvostojoukkojen viivyttämiseksi. Taistelut jatkuivat kiivaina päätyen Talin ja Ihantalan länsipuolelle, jonne 4. D ryhmittyi puolustukseen. Myöhemmin 4. D:n länsipuolelle Talista Ihantalaan syventyneen murren pysäyttämiseksi käskettiin 6. D. Raskaita taisteluja käytiin eri puolilla kannasta, mutta erityisen ratkaisevaa oli, että neuvostohyökkäykset torjuttiin sen painopistesuunnassa Talin ja Ihantalan alueella.

3.4 6. D:n siirtymistehtävä ja valmistelut

VT-aseman murruttua suomalaiset olivat puolustuksen kannalta vaikeassa ja ratkaisevassa tilanteessa. Tämän vuoksi ylipäällikkö totesi, että vihollisen eteneminen Karjalankannaksella vaati nopeita vastatoimenpiteitä. 15.6. hän käski kenraaliluutnantti Oeschille, että Kannaksen joukkojen tuli tilanteen vaatiessa vetäytyä VKT- asemaan.⁸¹ VT- ja VKT- asemien välissä olisi kuitenkin käytävä sitkeää viivytystaistelua. Viivytystaisteluilla oli tarkoitus voittaa riittävästi aikaa, jotta Itä-Karjalasta siirrettävät vahvennukset ehtisivät kannakselle puolustukseen. Tuolloin Karjalankannaksella oli jo suurin osa 4. D:n joukoista.⁸² Myös kolme muuta Itä-Karjalan yhtymää oli jo käsketty siirtymään Karjalankannakselle. Tämä ei kuitenkaan riittänyt ja PM päätti siirtää myös 11. ja 6. D:n Maaselän kannakselta Karjalankannakselle.⁸³

Kesäkuun 16. päivänä pidetyssä puhuttelussa 6. D:n komentaja antoi alaisilleen tilanneselostuksen, jonka mukaan Kaakkois-Suomi oli pahoissa vaikeuksissa, minkä vuoksi sinne täytyi siirtää lisää joukkoja. Maaselän kannaksen asemia ei siis voitu enää pitää hallussa. Tämän vuoksi koko II AK:n tuli vetäytyä parempiin puolustusasemiin vanhalle Suomen ja Neuvostoliiton väliselle rajalle. Yksi divisioona II AK:sta irrotettiin nopeasti ylipäällikön reserviksi. Kyseisen divisioonan tuli siirtyä Suojärvelle edelleenkuljettamista varten. II AK:n komentaja

⁸⁰ 4. D Karjalan kannaksen viivytystaisteluissa, SARk SPK 5387, s. 21.

⁸¹ K.L. Oesch oli samana päivänä hetkeä aiemmin nimitetty Kannaksen joukkojen komentajaksi.

⁸² Metsälampi, liite 2.

⁸³ Koskimaa (1993), s. 53–54.

oli antanut esikäskyn siirtymisvalmisteluista 6. D:n komentajalle. Divisioona piti irrottaa kah- ta tarkoitusta varten, joko PM:n käyttöön, tai jälkijoukoksi viivytystehtävällä. Tästä alkoivat 6. D:n valmistelut siirtymisen toteuttamiseksi.

Jo samana iltana 6. D:n komentaja piti puhuttelun alaisilleen, jossa hän selosti tarkemmin saamansa esikäskyn 6. D:n siirtämisestä muualle. JR 33 jäisi kuitenkin paikalleen, ja sen tilal- le tulisi JR 35. Tämä tarkoitti myös muutoksia II AK:n ryhmityksessä. 21. Pr:n lohko levitet- tiin oikealle ja sen reservipataljoonan piti ottaa kyseinen alue vastaan 6. D:lta 18.6. iltaan mennessä. JR 33:n ryhmitystä levitettiin vasemmalle kiinni 21. Pr:n välirajaan, ja täten saatiin vapautettua JR 12 asemistaan. JR 33:n tilalle tuleva JR 35 (pois lukien yksi jalkaväkkipataljoo- na (JP)) piti irrottaa 1. D:sta 19.6. aamuun mennessä kenraalimajuri Vihman käyttöön ja odot- tamaan tarkempaa marssikäskyä. Tämän siirron tarkoituksena oli se, että Poentsan alueelle jo valmiiksi ryhmittynyt JR 33 voisi jäädä tutulle alueelle. JR 35 oli myös helpommin irrotetta- vissa kuin JR 33, koska JR 33 oli käytännössä Maaselän kannaksen painopisteessä. Myös Ke- vytpatteristo (KvPsto) 13 ja 2. patteristo (Psto) KTR 14:stä tultiin irrottamaan 6. D:n käyt- töön. 6. D:n komentaja käski aloittaa viipymättä edellä mainittujen toimenpiteiden valmiste- lun ja toteuttamisen.⁸⁴

Myös VT- asemassa taistelut kääntyivät neuvostoliittolaisten voitoksi. Tämän vuoksi 16.6. kannaksen joukkojen komentaja päätti aloittaa vetäytymisen kannaksella. Vetäytyminen aloi- tettiin ryhmityksen oikeasta reunasta, koska se oli saarroitusuhan alla ja sieltä oli eniten mat- kaa VKT- asemaan. Ryhmityksen oikealla reunalla, eli IV AK:n alueella käytiin kenties kaik- kein kiivaimpia taisteluja, sillä siellä oli neuvostoliittolaisten suurhyökkäyksen painopiste.⁸⁵ Seuraavana aamuna II AK:n esikunnasta (AKE) tuli sähke 6. D:lle, jossa kirjallisesti vahvis- tettiin divisioonan siirtymistehtävä. Samana päivänä lähti tie- ja majoitustiedusteluosasto Suo- järvelle valmistelemaan 6. D:n siirtymistä alueelle. Jo samana iltapäivänä alkoi divisioonan materiaalivarastojen, ja joidenkin joukkojen siirtäminen Karhumäestä Suojärven alueelle. Samaan aikaan aloitettiin myös divisioonan esikunnan siirtämisen valmistelut.⁸⁶

Jo 18.6. divisioona sai käskyn vetäytymistä ja viivytystä varten. Käskyn mukaan divisioona tultiin irrottamaan seuraavan päivän iltaan mennessä. Tällöin sen tuli siirtyä sitä mukaa, kun joukot saatiin irrotettua, myöhemmin ilmoitettavaan paikkaan kuormattavaksi junakuljetuksia varten. Käskyn mukaan 6. D:n tuli jättää 21. Pr:lle kaikki sen tarvitsemat valmiiksi rakennetut

⁸⁴ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523 / 16.6.

⁸⁵ Koskimaa (1993), s. 54.

⁸⁶ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523 / 17.6.

puhelin yhteydet. Lisäksi 21. Pr:lle tuli jättää kaikki etumaaston sulutukset. Pakottavissa tapauksissa tykistön ja kranaatinheittimistön kranaatit oli tuhottava. Kaikki kiväärrikaliiperisten aseiden patruunat ja kalusto tuli kuitenkin evakuoida. Yleisesti ottaen II AK ei jättänyt perääntyessään viholliselle mitään, ellei ollut pakko. Rautatiet revittiin ja padot sekä sillat tuhoitiin. Hävitykset koskivat kuitenkin vain sotilaskohteita, eivät esimerkiksi siviilien rakennuksia.⁸⁷ Joukkojen tuli siirtyä pääosillaan Kontupohjan ja Munjärven kautta, ja JR 35, sekä KvPsto 13 Porajärven kautta. Käskestä on havaittavissa melko selvästi se, että nyt divisioonalle olisi kiireesti käyttöä Karjalankannaksella.⁸⁸

Kesäkuun 18. päivään mennessä neuvostoliittolaisten suurhyökkäys oli edennyt pitkälle. Kii-vaita ja kohtalokkaita taisteluja käytiin jo VT- ja VKT-aseman välissä Summan ja Muolaan-järven tasalla.⁸⁹ Karjalankannaksen kolmesta puolustuslinjasta kaksi oli jo menetetty neuvostoliittolaisjoukoille. Kaksi menetettyä linjaa, pääasema ja VT-asema, olivat osiltaan linnoitet-tuja, kun taas VKT-asema oli lähes kokonaan linnoittamaton. VKT-aseman linnoittaminen oli keskittynyt pääasiassa Viipurinseudulle. Muualla, kuten Talin ja Ihantalan alueella, linnoitus-töitä ei oltu tehty vielä ´lampion piston vertaa`, kuten K.L. Oesch on todennut. Taisteluhautoja oli ehditty louhia kallioiseen maastoon vain vähän, ja lisäksi niihin ei oltu tehty puolustuslait-teita. Valmiita korsuja ja pesäkkeitä ei vielä ollut. Lisäksi VKT-asema oli täysin vailla run-kiemiehitystä.⁹⁰ Oli siis selvää, että edellytykset VKT-aseman kestämiselle olivat selvästi hei-kommat kuin kahdessa aikaisemmassa asemassa, vaikka uusia joukkoja oltiinkin siirtämässä alueelle.

Ensimmäisiä joukkoja oli ryhmittymässä VKT-asemaan jo 18.6. iltaan mennessä, joidenkin ollessa vielä ankarissa viivytystaisteluissa VKT-aseman edessä.⁹¹ Viivytys- ja vetäytymistäis-telut pääasemasta VKT-asemaan kestivät noin kymmenen päivää. Tämän viivytysvaiheen ai-kana suomalaisten joukkojen täytyi vetäytyä länsi-kannaksella noin 100 kilometriä.⁹² Suoma-laisten yhtenä suurimmista ongelmista Karjalankannaksella oli tähän mennessä ollut, etenkin vastahyökkäyksiä ajatellen, reservien riittämättömyys. On siis kenties aiheellista kritisoida sitä, miksi Mannerheim ei siirtänyt aiemmin lisävoimia Karjalankannakselle, vaikka päämajan operatiivisen osaston päällikkö sitä hänelle ehdottikin jo tammikuussa 1944. Mannerheim oli

⁸⁷ II AKE:n OpOs:n käsky N:o 1974/III/2 sal, SArk SPK 4172 / liite K/223.

⁸⁸ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523 / 18.6.

⁸⁹ Koskimaa (1993), s. 64.

⁹⁰ Oesch K.L. Suomen kohtalon ratkaisu Kannaksella v. 1944, Helsinki 1957, s. 98, 113 ja 119–120 vrt. Koskimaa, s. 71.

⁹¹ Koskimaa (1993), s. 68.

⁹² Ibid. s. 69.

kieltäytynyt aiemmin joukkojen siirtämisestä Karjalankannakselle, koska hän halusi säilyttää Itä-Karjalan rauhan panttina mahdollisissa rauhanneuvotteluissa.⁹³ Torjuntavoiton saavuttaminen Karjalankannaksella näytti tässä vaiheessa vielä hyvin epävarmalta.

3.5 6. D siirtymisen toteutus

Siirtymisen tiedusteluosat lähtivät liikkeelle 17.6, eli jo samana päivänä kun 6. D sai vahvistuksen siirtymiskäskystä. Ensimmäiset varsinaiset joukot aloittivat siirtymisen myös samana päivänä. Ensimmäisenä siirtymisen aloitti KTR 14:n joukot, jotka siirtyivät ensimmäiselle marssipisteelle Perälahden maastoon. Seuraavana päivänä myös muita joukkoja alkoi siirtyä pois vanhoista asemista. 6. D jatkoi edelleen siirtymistä kohti lastausasemia 19.6. Pääosien marssireitti kulki Karhumäestä Kärppäselän ja Kontupohjan kautta Suojärvelle. Osa joukoista marssi suojärvelle Porajärven kautta. Siirtymiset tapahtuivat jalan, pyörillä ja autokuljetuksin.

Samana päivänä 6. DE:aan tulleen kirjelmän mukaan vetäydyttäessä 1. D vastaisi taaemmassa asemassa vihollisen viivyttämisestä Karhumäki – Käppäselkä suunnassa Käppäselkään saakka.⁹⁴ Tämä helpotti 6. D:n siirtymistä, sillä nyt se pystyi vetäytymään paremmin suojattuna, eikä sen pitänyt olla rintamavastuussa. Aikataulut II AK:n siirtymisestä oli laadittu hieman liian optimistisesti, sillä 19.6. illalla 6. DE:aan saapuneen kirjelmän mukaan 1. D:n ja 21. Pr:n piti valmistautua siihen, että puolustus taaemmassa asemassa voisi kestää muutamia vuorokausia, koska kaikki joukot eivät olleet vielä siirtyneet alueelta pois. Samana päivänä II AK:n komentaja käski myös päivittäiseksi marssinopeudeksi vähintään 25 kilometriä, ja että kolmen ensimmäisen vuorokauden marssimisen jälkeen osastot saivat pitää yhden lepopäivän. Tämän tarkoituksena oli pitää yllä riittävän suurta marssinopeutta ja toisaalta tarkoituksena oli pitää joukot myös taistelukuntoisina. Siirron aikana 6. D kuului operatiivisissa asioissa PM:n alaisuuteen, mutta hallinnollisesti se kuului vielä toistaiseksi II AK:aan.⁹⁵ PM teki näin koska se ei tahtonut alistaa 6. D liian aikaisessa vaiheessa Karjalankannaksen armeijakunnille tai edes Kannaksen joukkojen komentajan alaisuuteen, sillä nopeat tilanteen muutokset olisivat saattaneet edellyttää alistusten muuttamista uudelleen. Johtosuhteet vaikuttivat siis epäselviltä. Tällä ei kuitenkaan ollut vaikutusta siirtymisen onnistumiseen.

Divisioonan komentoporras saapui Kontupohjaan 20.6. Samana päivänä PM:sta tuli tieto, että 6. D saisi varmasti rautatiekuljetuksen. Tarkemmat tiedot kuljetuksesta annettiin kuitenkin

⁹³ Koskimaa, s. 168.

⁹⁴ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523 / 17.6.-19.6.

⁹⁵ Ibid. / 19.6.-20.6.

vasta myöhemmin. Jo seuraavana päivänä 6. DE:aan tuli tieto, että 6. D:n rautatiekuljetukset tapahtuisivat 23.6. alkaen jostakin Kontupohjan seudulta. Junaosaston piti olla noin kymmenen junakuljetusta vuorokaudessa. Tämä vaikutti erittäin hyvältä, sillä 10 junaa vuorokaudessa olisi tarkoittanut erittäin nopeaa siirtymistä Karjalankannakselle. Tässä vaiheessa osa joukoista oli vielä marssilla kohti Kontupohjaa, joten niillä oli kolme päivää aikaa saapua alueelle. Seuraavana päivänä tulleen PM:n tiedotteen mukaan yleinen vetäytyminen Aunuksen kannaksella oli aloitettu.⁹⁶ Tämän vuoksi 6. D:n tuli aloittaa rautatiekuljetukset mahdollisimman nopeasti. PM:sta luvattiinkin 6. D:lle kiireellinen rautatiekuljetus. Vihma antoi käskyn aloittaa nopeasti kaikkien marssitien varrelle perustettujen varastojen siirtämisen Kontupohjaan. Hän käski myös, että tarvittaessa tuli antaa tukea II AK:n varastojen siirtoon. Vaikka komentaja oli aikaisemmin käkenyt, että ajoneuvojen käyttöä tulee tehostaa, niin varastojen siirtäminen ei kuitenkaan ollut ongelma koska 6. D kykeni antamaan kuljetustukea muille. Tätä tilannetta helpotti myös se, että II AK oli alistanut 6. D:lle ylimääräisen autojoukkueen.⁹⁷ 21.6. illalla 6. D:n joukot olivat kolmessa eri paikassa. Suojärven alueella oli pääasiassa komento-, huolto- ja tykistöjoukkoja. Jalkaväikyksiköiden ja tykistön osia oli Kontupohjassa ja Lisman Viikjärven maastossa. Lisäksi 6. D:lle alistettu JR 35 oli Joutjärven maastossa.⁹⁸ Nopeat tilanteen muutokset rintamalla aiheuttivat sen, että siirtyneiden 4. ja 6. D:n käskyt muuttuivat päivittäin. 6. D:n kohdalla käskyjen muuttuminen ei vaikuttanut kuitenkaan siirtymiseen niin paljon, kuin 4. D:n kohdalla.

Vihman operatiivisen osaston päällikkö otti yhteyden Äänislinnan liikenneosaston päällikköön majuri Rintalaan 22.6. tiedustellakseen, milloin divisioona saisi junia käyttöönsä ja kuinka monta junia tulisi olemaan. Hän sai tietää, että Rintalan toimesta divisioona sai heti käyttöönsä viisi junaa. Ensimmäinen juna tulisi olemaan valmiina kuormattavaksi 6. D:n määrämällä asemalla samana iltana klo 20.00. Toinen juna samoin 23.6. klo 02.00.⁹⁹ Divisioona sai siis käyttöönsä aluksi kaksi junaa kohtalaisen nopeasti. 6. D:lle oli selvästi tärkeä tehtävä Karjalankannaksella, jossa tilanne oli muuttunut entistä vaikeammaksi. Kun Vihma sai tiedon, että divisioona saisi heti käyttöönsä viisi junaa, hän ilmoitti Lisman alueella olevalle 12. JR:lle, että ensimmäinen juna oli Lisman asemalla kuormausta varten 22.6. klo 20.00. Junaan piti kuormata rykmentin esikunta ja yhden pataljoonan pääosat. Tykistökomentajalle puolestaan ilmoitettiin, että yksi juna tuli Kontupohjaan, johon piti kuormata patteriston esikunta ja niin monta patteria kuin mahtuisi. Pioneerikomentajalle ilmoitettiin, että PionP 36:n (pois lu-

⁹⁶ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523 / 20.6.-21.6. Mannerheim oli allekirjoittanut Itä-Karjalan vetäytymiskäskyn jo 16.6. vrt./ks. Laine, Suomi sodassa, s. 370.

⁹⁷ II AKE:n OpOs:n käsky N:o 1974/III/2 sal. , SArk SPK 4172 / liite K/223.

⁹⁸ 6. DE OpOs Spk, SArk SPK 5523 / 20.6.-21.6.

⁹⁹ Ibid. 22.6.

kien yksi komppania) täytyi marssia Lismän maastoon ja jäädä sinne odottamaan junakuormausta. Viestikomentajalle käskettiin, että VP 35:n tuli marssia Suunun asemalle ja odottaa siellä junakuormausta.¹⁰⁰ Nämä olivat joukkoja, joiden oli tarkoitus lähteä ensimmäisinä siirtymään Itä-Karjalasta Karjalankannakselle. Niitä ei oltu valittu summittaisesti, vaan nämä ensimmäisenä siirrettävät joukot pystyvät muodostamaan jo jonkinlaisen taisteluosaston rungon. JR 12 kuului niin sanotusti taisteleviin joukkoihin. Sen oli jalkaväen pääjoukko, joka usein siirretään uudelle toiminta-alueelle ensimmäisenä. Mukaan lähti myös tykistöjoukkoja KTR 14:stä ja niiden johtamiseen tarvittava patteriston esikunta. Viestijoukkoja tarvittiin rakentamaan yhteyksiä ja pioneereilla oli tietysti muun muassa miinoitus- ja ansoituskyky.

Ensimmäinen junakuljetus lähti Lismasta 23.6. klo 01.00 sisältäen JR 12:n osia. KTR 14:lle osoitettu juna lähti samana päivänä Kontupohjasta klo 8.35.¹⁰¹ Eli pelkkä junan lastaaminen jalkaväkijoukoilla kesti lähes viisi tuntia. Huomattavasti enemmän kalustoa sisältävän tykistöjoukkojen lastaaminen kesti yli kuusi tuntia. Divisioonan komentajan alkuperäinen käsky oli, että JR 12 odottaisi junakuormausta Lismassa. Kuitenkin vain osa rykmentistä mahtui Lismassa kuormattuun ensimmäiseen junaan, joten loppuosa JR 12:sta, jatkoi marssia eteenpäin kohti Kontupohjaa. Tämä oli järkevää, sillä jokainen marssittu aseman väli oli aina junakuljetuksen ajasta pois. Toisaalta ei ollut varmaa tietoa siitä koska seuraava juna saataisiin käyttöön. JR 12 ja PionP 36 jatkoivat siis matkaansa Lismasta Kontupohjaan. KTR 14 marssi edelleen Kontupohjasta Suojun maastoon ja VP 35 marssi Suunun maastoon.¹⁰²

Kesäkuun 23. päivänä lähti siis varsinaisesti vasta kolme juna. Jo seuraavana päivänä kuljetuskapasiteettia oli huomattavasti enemmän käytössä, tuolloin liikkeelle lähti jo kuusi junakuljetusta. Näissä junissa oli pääasiassa JR 12:n ja KTR 14:n osia, mutta mukana oli myös VP 35:n osia. Muut yksiköt jatkoivat edelleen marssia eteenpäin rautatien suuntaisesti Kontupohjasta Suojuun ja Viitanaan, josta edelleen kohti Säämäjärveä. 25.6. lähti myös kuusi junakuljetusta, jotka sisälsivät VP:n pääosat, KTR:n osia, ERP 16:n ja jääkärikomppanian.¹⁰³

Junakuljetuksien päämääränä oli Jääskén asema, joka sijaitsee Karjalankannaksella Antrean ja Imatran puolella välissä Vuoksen rannalla. 25.6. mennessä tälle asemalle oli saapunut neljä juna, joissa oli JR 12:n ja KTR 14:n osia, sekä ampumatarvikevarasto. Tämä matka kesti keskimäärin noin 50 tuntia. Kaikki joukot eivät kuitenkaan tulleet junakuljetuksilla, sillä esi-

¹⁰⁰ 6. DE OpOs Spk, SArk SPK 5523 / 22.6.

¹⁰¹ Ibid. 23.6.

¹⁰² Ibid.

¹⁰³ Ibid. 24.6.-25.6.

merkiksi 6. DE saapui Jääskeen autokuljetuksilla. Se asettui väliaikaisesti Kemppilän kylään, kunnes uusi komentopaikka oli tiedusteltu ja yhteydet rakennettu. Tiedustelun tuloksena esikuntapäällikkö päätti sijoittaa komentopaikan uudelleen väliaikaisesti Myllylän kylään, josta se siirtyi varsinaiseen komentopaikkaansa Joutsenon eteläpuoliseen maastoon.¹⁰⁴ 6. DE siirtyi Karjalankannakselle junan sijasta autoilla sen vuoksi, että junat olivat ilmauhan vuoksi hie-
man turvattomampia kuin maantiet, vaikkakin neuvostoilmavoimat eivät olleet saaneet aikaan kovinkaan paljon tuhoa marssiosastojen pommituksilla. 6. DE siirtyi Karjalankannakselle autoilla ennen kaikkea siitä syystä, että tämä matka oli nopeampi mennä ajoneuvoilla kuin junalla. Yhtenä syynä oli myös se, että autoja oli riittävästi käytössä ja niitä kaikkia ei siirretty junilla. Myös 9. ja 23. TyKK saapuivat Jääskeen autoilla. Näiden komppanioiden osalta siirtäminen tehtiin autoilla, koska niillä oli itsellään riittävästi kuljetuskapasiteettia.¹⁰⁵ Nyt joukkojen siirtämisellä oli niin kiire, että ilmeisesti PM:n antama kielto ajoneuvojen käytöstä oli kumottu, tai siitä ei välitetty.

KvPsto 13 sai kuljetuksen 26.6. Samana päivänä Jääskeen saapui yhteensä kuusi junaa, joissa oli JR 12:n ja KTR 14:n osia. Tuolloin JR 12 oli jo lähes kokonaisuudessaan Karjalankannaksella. Vaikka PionP 36 sai käskyn siirtyä Lisman asemalle odottamaan junaan kuormausta jo 22.6. aamulla, niin todellisuudessa se kuormattiin vasta viisi vuorokautta myöhemmin samaan kuljetukseen VP:n loppuosien kanssa.¹⁰⁶ Tästä voi päätellä, että kuljetuskapasiteettia ei ollut riittävästi käytössä, ja toisaalta PionP 36 ei ollut kiireysjärjestyksessä tärkein siirrettävä joukko. 27.6. 6. D:lle alistetun JR 35:n ensimmäiset osat aloittivat junakuljetuksensa Suojoen asemalta kohti Karjalankannasta. Junia lähti yhteensä kolme, joista kaksi oli JR 35:n kuljetuksia. Kaikkiaan tuona päivänä Jääsken, ja tällä kertaa myös Enson asemille saapui yhteensä kahdeksan 6. D:n junakuljetusta. Jääskeen saapui viisi junaa, joissa oli VP 35:n, KTR 14:n ja ErP 16:n joukkoja. Nyt myös ErP 16 oli kokonaisuudessaan Karjalankannaksella. Ensoon tuli kolme junakuljetusta, joissa oli PionP 36:n osia, KvPsto 13 ja loput JR 12:n osat.¹⁰⁷ Kun joukot saatiin purettua junista, ne eivät jääneet paikalleen asemien ympärille lepäämään, vaan ne hajautettiin nopeasti pääosin Kilpeenjoen maastoon. Osa joukoista lähetettiin jopa taisteluun, vaikka koko divisioona ei vielä ollutkaan perillä.¹⁰⁸ Tämä kuvastaa sitä, kuinka kova kiire oli saada lisäjoukkoja VKT-aseman puolustukseen.

¹⁰⁴ 6. DE OpOs Spk, SArk SPK 5523 / 25.6.-26.6.

¹⁰⁵ Ibid. 26.6.

¹⁰⁶ Ibid.

¹⁰⁷ Ibid. 27.6.

¹⁰⁸ Ibid. 27.6.-28.6.

Kesäkuun 28. päivänä lähti kaksi junakuljetusta Suojärveltä kohti Jääsken asemaa. Nämä junat sisälsivät pääasiassa huolto- ja komento-osia, kuten asekorjaamo- ja polttoaineosastot, sekä esikuntakomppanian. Kuljetuksen mukana tuli myös pieni osasto KTR 10:stä. Tuona päivänä Jääsken asemalle saapui kolme junaa, joissa olivat ensimmäiset JR 35:n osat ja joitakin komento- ja huolto-osia.¹⁰⁹ Lisman ja Kontupohjan asemilta lähteneet kuljetukset kestivät noin 50 tuntia. Monet joukot ehtivät kuitenkin kuljetusta odotellessaan marssimaan jopa Suojärven asemalle saakka, josta kuljetus kesti enää hieman alle 30 tuntia.¹¹⁰ Joukkojen marssiminen kuljetusta odotellessa oli kiireen ja vähäisen kuljetuskaluston vuoksi järkevää, sillä parhaimmillaan se lyhensi junakuljetusta noin vuorokaudella.

Seuraavana päivänä lähti kaksi junakuljetusta. Nämä kuljetukset lähtivät Suojärven asemalta kohti Jääskeä käsittäen auto-osaston ja yhden pataljoonan JR 35:stä. Tuon päivän aikana Jääsken saapui enää vain yksi juna, jossa oli JR 35:n ja esikuntakomppanian osia, sekä KssK:n. KssK siirrettiin melko loppuvaiheessa, koska sillä aiempien havaintojen mukaan ollut paljon käyttöä. 30.6. saapuivat viimeiset 6. D:n joukot Jääsken asemalle. Viimeisessä kuljetuksessa saapui JR 35:n osia. Perillä Kilpeenjoen maastossa viimeisimpänä saapuneiden osien oli määrä olla jo saman päivän iltana, sillä siellä joukoille oli nopeasti käyttöä. Täten 6. D:n siirto Karjalankannakselle oli suoritettu.¹¹¹ Samassa sotapäiväkirjassa, jossa lukee, että 30.6. saapuivat viimeiset joukot, todetaan kuitenkin vielä myöhemminkin saapuneen joukkoja. Kyseisen sotapäiväkirjan mukaan 1/JR 35 saapui Jääsken vasta 3.7, josta se kuljetettiin autoilla Kilpeenjoelle. Tämän kuljetuksen lähtöpäivää tai kuljetuksen numeroa ei ole merkitty lainkaan sotapäiväkirjaan. Mitään syytä tälle ristiriidalle ei ole löytynyt, joten oletettavasti kyse on ainoastaan sotapäiväkirjan pitäjän inhimillinen virhe, joka on voinut johtua kiireestä, väsymyksestä tai huolimattomuudesta. Tämä on kuitenkin vain yksittäinen virhe, eikä sillä ole merkitystä tutkimukselle.

Ensimmäiset 6. D:n joukot aloittivat siirtymisen pois vastuualueeltaan Maaselän kannakselta jo 17.–18. kesäkuuta. Viimeisetkin 6. D:n, tai sille alistetut, joukot olivat Karjalankannaksella 3.7. Eli kokonaisuudessaan siirtyminen kesti noin 16 vuorokautta. Pääjoukoilla, joihin voitaisiin lukea 6. DE, JR 12, tykistö-, pioneeri- ja viestiosat, siirtyminen kesti noin kymmenen vuorokautta. Käytössä olleella kuljetuskapasiteetilla pystyttiin suorittamaan parhaina päivinä jopa kuusi junakuljetusta vuorokaudessa, mutta keskimäärin kuitenkin vain kaksi tai kolme junakuljetusta vuorokaudessa. Mikäli junia olisi ollut heti alusta asti enemmän käytössä, niin

¹⁰⁹ 6. DE OpOs Spk, SArk SPK 5523 / 28.6.

¹¹⁰ Ibid. 24.6.-30.6.

¹¹¹ Ibid. 29.6.-30.6.

kuljetukset olisi varmasti tehty nopeammin. Tosin tällöinkään kuljetukset eivät olisi nopeutuneet kahta tai kolmea vuorokautta enempää. Tämä johtui siitä, että asemia, joilla juniin voitiin lastata joukkoja, oli useita, mutta asemia, joilla junat voitiin purkaa järkevän matkan päässä tavoitealueesta, oli vain kaksi. Yksi vaihtoehto olisi tietysti ollut se, että jos junissa olisi ollut enemmän vaunuja, niin niihin olisi voitu lastata suurempia osastoja kerralla yhdellä asemalla. Tällöin divisioonana olisi voitu siirtää nopeammin Karjalankannakselle. Tosin yhden junan lastaaminen olisi tällöin kestänyt kauemmin ja osa joukoista olisi joutunut odottamaan kauemmin aseman lähellä tai junassa. Tämä ei olisi ollut turvallista ilmauhan vuoksi, sillä juna on kaikkein helpoin maali vihollisen ilmavoimille, mikäli se on paikallaan juna-asemalla. Ilmeisesti junat oli kuitenkin varustettu niin monella vaunulla, kuin veturit jaksoivat vetää. Kaiken kaikkiaan 6. D:n siirto Karjalankannakselle sujui ilman suurempia ongelmia.

3.6 6. D:n käyttösuunnitelmat, tehtävä ja ryhmitysalueet Karjalankannaksella

Ennen 6. D:n saapumista kannakselle, siellä taistelevilla joukoilla oli monta raskasta taistelua takana. 18.6. alkaen suomalaiset olivat ryhmittyneet heikosti linnoitettuun ja vailla runkomiehitystä olevaan VKT-asemaan.¹¹² Viipuri oli menetetty ja neuvostoliittolaisten painopiste oli siirtymässä Talin ja Ihantalan alueelle.

Ennen kuin 6. D sai käskyn siirtyä Karjalankannakselle, sinne oli siirretty tai käsketty siirtymään jo muitakin joukkoja, joiden tarkoituksena oli vahventaa puolustusta VT- ja VKT-asemassa.¹¹³ Myös 6. D oli suunniteltu vahventamistehtävään. 16.6. DE:aan tulleen käskyn mukaan divisioonan oli tarkoitus tulla PM:n käyttöön, tai jälkijoukoksi viivytystehtävällä. Tämä tarkoitti sitä, että 6. D oli tarkoitus siirtää kannakselle PM:n reserviksi jotakin yllättävää tilannetta, kuten esimerkiksi vastahyökkäystä varten. Tehtävän toinen osa tarkoitti puolestaan sitä, että 6. D irrotetaan Karjalankannakselle viivytystehtävään, kun joukot vetäytyvät taaempiin asemiin. Tosin on huomattava, että 6. DE:n sotapäiväkirjassa ei mainita, että oliko se tarkoitus irrottaa viivytystehtävään Karjalankannakselle vai Maaselän kannakselle. Oletettavasti käskyllä tarkoitettiin kuitenkin Karjalankannasta, koska 6. D oli jo saanut esikäskyn siirtymisestä.¹¹⁴

¹¹² Koskimaa Matti: Talin-Ihantalan suurtaistelu. Teoksessa Jatkosodan taistelut, Saarijärvi, 2002, s. 140.

¹¹³ Koskimaa (1993), s. 43.

¹¹⁴ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523 / 16.6. vrt. Turtola Martti: Jääkärikenraali Einar Vihma, Ihantalan taistelun ratkaisija, Keuruu 2005, s. 193.

Tilanne Kannaksella kehittyi kuitenkin niin nopeasti suomalaisille epäedulliseksi, ettei 6. D ehtinyt viivytystaisteluihin VT- ja VKT-asemien väliin, eikä se ehtinyt varsinaisesti ryhmittymään edes reservijoukoksi. Neuvostoliittolaiset etenivät niin nopeasti, että osia 6. D:sta jouduttiin käskemään välittömästi taisteluun kannakselle saavuttuaan. Ensimmäiset JR 12:n osat käskettiin vahventamaan vakavissa vaikeuksissa olevaa VKT-asemaa lähes välittömästi niiden tultua Kannakselle.¹¹⁵ Pääosat 6. D:sta ryhmitettiin VKT-aseman taakse Ihantalan kylän alueelle.¹¹⁶

Neuvostoliittolaiset joukot olivat hyökänneet Talin suuntaan 22.6. alkaen saaden aikaan murron alueella olevan 18. D:n puolustukseen Mannikkalan kohdalla.¹¹⁷ Murto syventyi 18. D:n vastatoimenpiteistä huolimatta. Varsinaisesti syvempi murto Talin alueella tapahtui vasta 25.6.¹¹⁸ Tuolloin Kannaksen joukkojen komentaja käski alueelle saapumassa olleen 6. D:n ryhmittymään ylipäällikön reserviksi Kilpeenjoen ja Suokumaan alueille, josta sen tuli olla valmiina toimimaan Portinhoikan ja Kuparsaaren suuntiin. Tämä tarkoitti sitä, että 6. D oli suunniteltu käytettäväksi vastahyökkäystehtävään. Lisäksi 6. D:n tuli viipymättä aloittaa taempien asemien tiedustelu Lietjärvi – Sydänmaan – Kilpeenjoen – Syvälahden – Pullilan – Noskuan tasalta. Myöhemmin samana päivänä Oesch käski 6. D:n ryhtyä linnoittamaan Sydänmaan – Kilpeenjoen – Puppurimäen linjalla, sekä sulkea osillaan Ihantalan ja Kilpeenjoen välinen tie.¹¹⁹

Ensimmäinen ryhmitysalue tuli siis olemaan huomattavasti VKT-aseman takana. Näin oli suunniteltu todennäköisesti siitä syystä, että neuvostoliittolaisten arvioitiin pystyvän jatkamaan hyökkäystään nopeasti, kuten se oli tehnyt aikaisemminkin suurhyökkäyksen aikana. Tällöin olisi oltava riittävästi aikaa ryhmittää ja linnoittaa asemat. Mikäli VKT-asema murtuisi nopeasti, niin takana tulisi olla uusia joukkoja, jotka pysäyttäisivät vihollisen hyökkäyksen. Tarkoituksena oli ehtiä ryhmittämään 6. D Ihantalan kylän taakse varmistamaan Ihantalan tienhaara Kilpeenjoen suuntaan, koska kyseinen tie jatkuu Imatralla ja sieltä edelleen kohti Etelä-Suomea. Tämä olisi ollut neuvostoliittolaisille erittäin hyvä mahdollisuus murtaa suomalaisten puolustus.

Periaatteessa 6. D:n tehtävistä toteutui reservitehtävä, vaikka divisioona ei kokonaisuudessaan ehtinytkään ryhmittymään reservijoukoksi Kilpeenjoen alueelle, koska sen joukot piti suunn-

¹¹⁵ IV AK:n OpOs:n Spk:n liitteet, SArk SPK 4380, Liite 148.

¹¹⁶ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523 / 25.6.-30.6.

¹¹⁷ Koskimaa (1993), s.92.

¹¹⁸ Ibid. s.100.

¹¹⁹ Ibid. s.103.

ta nopeasti taisteluun Ihantalan alueelle. JR 12 saapui kokonaisuudessaan Karjalankannakselle, Kilpeenjoelle, 27.6. Heti samana päivänä JR 12, sekä 23. TykK ja 16. KrhK, alistettiin IV AKE:n alaisuuteen. JR 12 suunnattiin siis nopeasti vastahyökkäykseen.¹²⁰ Samaan aikaan alueella oli tapahtumassa rintamavastuunvaihto 18. D:n ja Itä-Karjalasta siirretyn 11. D:n välillä.¹²¹ Tämän rintamavastuunvaihdon yhteydessä Ihantalan alueella toimineita 18. D:n joukkoja alistettiin 6. D:lle ryhmitettäväksi runkomiehitykseksi taempana olevaan puolustusasemaan.¹²² 6. D oli vasta saapunut alueelle ja sen uusinta komentopaikkaa saatettiin johtamisvalmiiksi Kilpeenjoen maastoon. Voidaan siis todeta alueella olleen sekavat alistus- ja johtosuhteet.¹²³ Tämän kaltaiset jatkuvat alistukset vaikeuttavat joukkojen johtamista. Tilannetta ei suinkaan helpottanut se, että vasta alueelle saapunut kenraalimajuri Vihma käskettiin Ihantalan lohkon joukkojen komentajaksi. Hän ei ollut ehtinyt vielä perehtyä maastoon tai taisteluiden tilanteeseen. Tällä kertaa jatkuvat alistuksien muutokset eivät aiheuttaneet mitään suurempia ongelmia.¹²⁴

Suomalaisten aktiivisista toimista huolimatta VKT-asema oli murtunut Talin kohdalta ja venynyt usealle eri tasalle pienemmiksi taistelualueiksi IV AK:n vastuualueella. Tämä sitoi taisteluun paljon joukkoja, jonka vuoksi aluetta oli paljon vaikeampi puolustaa. Tämän vuoksi Oesch päätti oikaista VKT-linjaa. Näin rikkonainen alue saatiin muodostettua tiiviiksi linjaksi ja väsyneiden joukkojen voimia voitiin säästää.¹²⁵ Vetäytyminen taaemmaksi uuteen asemaan osoittautui kuitenkin vaikeaksi neuvostoliittolaisten voimakkaan painostuksen vuoksi. Taaempi uusi asema oli täysin linnoittamaton, sen tasa oli ainoastaan merkitty maastoon kepeillä.¹²⁶ Uuden aseman pohjukkaan, Ihantalan kylän alueelle, käskettiin puolustukseen 6. D. Se muodostikin sinne pitävän tulpan, joka oli merkittävä koko IV AK:n ja kenties koko Suomen puolustukselle.¹²⁷

6. D:aan oli liitetty lisää joukkoja ja siitä oli muodostettu Ryhmä Vihma. Epäsuorantulen joukot oli ryhmitetty koko Ihantalan alueella siten, että niitä pystyttiin tarpeen mukaan nopeasti alistamaan niiden tukea tarvitseville joukoille tuliasemia vaihtamatta. Näin mahdollistettiin

¹²⁰ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523 / 27.6.

¹²¹ Koskimaa (2002), s. 151.

¹²² Ibid. s. 161.

¹²³ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523 / 28.6.

¹²⁴ Halsti, s. 348.

¹²⁵ Oesch, s. 110.

¹²⁶ U.E. Moisala – Pertti Alanen, Kun hyökkääjän tie suljettiin, Helsinki, 1988 s. 117.

¹²⁷ Koskimaa (1993), s. 124.

nopea ja keskitetty tulenkäyttö koko Ihantalan alueella. Ryhmä Vihman alueelle kykeni ampumaan sille alistettujen 12 patteriston lisäksi 6 naapuriyhtymien patteristoa.¹²⁸

Heinäkuun alussa Vihma antoi puolustuskäskyn, jonka mukaan Ryhmä Vihman vastuulla oleva alue jaettiin pienempiin puolustuslohkoihin.¹²⁹ Tässä uudessa puolustusryhmityksessä vahvennetun 6. D:n vastuualueen etureuna oli vain noin 7 kilometriä leveä. Tämä on erittäin vähän, sillä 6. D:n rintamalinjan pituus oli Maaselän kannaksella noin 26 kilometriä. Vihollisen hyökkäyksen painopistesuunnassa puolustaminen vaikutti erittäin paljon puolustusjärjestelyihin. Tälle noin 7 kilometrin pituiselle rintamalinjalle oli ryhmitetty 4-6 pataljoonaa. Reserviin oli jätetty 2-4 pataljoonaa.¹³⁰ Voidaan siis todeta, että reservin ja taistelevien joukkojen suhde noudatti jälleen pääpiirteittäin peruskaavaa 1:2. Myös Maaselän kannaksella 6. D:lla oli 2/3 osaa joukoista etulinjassa ja 1/3 osaa reservissä. Nyt vahvennetun 6. D:n ryhmityksessä oli jo vähitellen syvyyttä, etenkin panssarintorjuntajoukot oli porrastettu laajalle alueelle ja pitkälle syvyyteen.¹³¹

¹²⁸ Kesseli Pasi: Ihantalan-Juustilan joukkojen puolustus alkoi vakiintua 1.7. Teoksessa Itsenäisyyden puolustajat, Sodan taisteluja 2, Jatkosota. Porvoo 2005, s. 300. ks. Kuussaari Eero, Kronlund Jarl, Suninen Jouni: Ihantalan puolustusvaihe. Teoksessa Jatkosodan historia 5. Porvoo 1992, s. 201 vrt. Tiuhonen Tapio: Karjalan kannaksen suurtaistelut kesällä 1944. Helsinki 2000, s. 465.

¹²⁹ Koskimaa (1993), s. 141. Kenraalimajuri Vihma antoi tämän käskyn 1.7.1944.

¹³⁰ Koskimaa (1993), s. 153 vrt. Kesseli Pasi, Kilin Juri: s. 301–307. Huomion arvoista on, että Ryhmä Vihman ryhmityksiä muutettiin paljon 1.7.–4.7. välisenä aikana, joten tarkkaa lukumäärää etulinjan pataljoonista ei ole järkevää antaa.

¹³¹ Koskimaa (1993), s. 153.

4 SIIRTOJEN ONGELMAT

Siirtymisen ongelmat muodostuvat usein vihollisen toiminnasta, omien resurssien riittämättömyydestä ja omien joukkojen ja johtajien tekemistä virheistä tai huonoista suunnitelmista. Vihollisen toiminta voi vaikuttaa joukon siirtymiseen joko suoraan tai epäsuorasti. Suoralla vaikuttamisella tarkoitetaan tässä tutkimuksessa sellaista tilannetta, jossa esimerkiksi vihollinen vaikuttaa siirtyvään joukkoon ilmahyökkäyksellä. Epäsuoralla vaikuttamisella puolestaan tarkoitetaan tässä tutkimuksessa sitä, että neuvostoliittolaisten hyökkäys etenee niin nopeasti, että se vaikeuttaa muiden omien joukkojen toimintaan ja sitä kautta vaikuttaa esimerkiksi 4. D:n junien määrään tai suunnitelmiin.

Siirtojen aikana 4. ja 6. D:lla oli useita pieniä ongelmia. Mitään ratkaisevia, epäonnistumiseen johtavia ongelmia ei kuitenkaan esiintynyt kummankaan joukon kohdalla. Edes useat pienet vastoinikäymiset eivät estäneet divisioonien siirtojen onnistumista. 6. D:n siirto sujui hieman helpommin ja ilman suurempia vaikeuksia, kun taas 4. D:n siirtoa vaikeutti huomattavasti sen tehtävän jatkuva muuttuminen.

4. ja 6. D:lla ei ollut riittävästi autoja, eli siirtyminen pelkillä autoilla, polkupyörillä ja jalan ei olisi ollut millään tavalla järkevää. Toisaalta PM oli kieltänyt ajoneuvojen käytön siirtymiseen liittyen. Kun ottaa vielä huomioon, että divisioonien siirtämisellä oli kiire, niin ainoa jäljelle jäävä järkevä vaihtoehto on junakuljetus. Myös PM tuli samaan tulokseen ja niinpä divisioonat siirrettiin Karjalankannakselle rautateitse. Järkeviä rautatiereittejä Maaselän kannakselta Karjalankannakselle menee varsinaisesti vain yksi. Tämä reitti kulki Kontupohjasta Suojärven ja Sortavalan kautta Kannakselle. Se asetti myös rajoitteita siirtymisen toteuttamiselle ja ennen kaikkea sen aikataululle.¹³²

Siirtymisen aikana 4. D:lla oli melko paljon ongelmia. Etenkin muutokset tehtävän ja matkan määränpään suhteen aiheuttivat useita uusia ongelmia. Yksi suurimmista ongelman aiheuttajista oli PM:n tekemät huonot arviot vihollisen toiminnasta suurhyökkäykseen liittyen, sillä 6.6. 4. D käskettiin siirtymään Syvärille, vaikka vain kolme päivää myöhemmin alkoi neuvostoliittolaisten suurhyökkäys. Tämä aiheutti ihmetystä jo aikanaan 4. D:n johdossa, sillä myös siellä tiedettiin neuvostoliittolaisten valmistelevan hyökkäystä Karjalankannaksella. 4. D:n johto oli vakuuttunut siitä, että divisioona tulisi siirtymään Karjalankannakselle PM:n reservin

¹³² Berggren Teuvo. Teoksessa Suomi sodassa. Keuruu 1982, s. 530–531 (Suomen kartta).

ominaisuudessa.¹³³ Useista tutkimuksista huolimatta ei ole vieläkään yksiselitteistä mielipidettä siitä, miksi PM ei uskonut neuvostoliittolaisten ryhtyvän suurhyökkäykseen. Tiedustelutietojen mukaan oli selviä merkkejä, että rintamalinjan toisella puolen valmisteltiin suurhyökkäystä. PM:lla olikin kyllä tieto vihollisen suurhyökkäyksen valmisteluista, mutta ilmeisesti PM:ssa ei uskottu sen käynnistyvän vielä kesäkuun alkupuolella.¹³⁴ Hyökkäyksen alettua 4. D sai käskyn siirtyä Karjalankannakselle 10.6. Kokonaisuudessaan edellä mainittu käsky, vaihtaa siirtymisen määränpää Syväristä Karjalankannakselle, aiheutti pääosan 4. D:n ongelmista.

Osa joukoista oli ehtinyt jo Syväriille ja joutui marssimaan huonoissa olosuhteissa jopa 75-150 kilometriä turhaan rintamalle ja sieltä takaisin lastausasemalle. Lisäksi lähes kaikki divisioonan autot olivat jo marssilla kohti Syväriä, joten ne voitiin kuormata junaan vasta 13.6. Tämän vuoksi divisioona joutui olemaan ensimmäiset päivänsä Karjalankannaksella ilman autoja. Tilannetta ei suinkaan helpottanut se, että kuorma-autoihin oli lastattu taistelun kannalta merkittäviä välineitä ja tarvikkeita.¹³⁵ Divisioonan kiperästä autopulasta johtuen se sai onneeseen käyttönsä 14.6.-15.6. väliseksi ajaksi 12 kuorma-autoa käsittävän auto-osaston välttämättömiä kuljetuksia varten.¹³⁶

Tarkasteltaessa siirtymistä 4. D:n käytettävyyden kannalta, yhtenä suurimpana ongelmana voidaan todeta olleen se, että divisioona saapui Karjalankannakselle järjestyksessä, joka ei ollut tilanteeseen sopiva. Alkuperäisen suunnitelman mukaan pioneeri-, tykistö- ja viestijoukkoja oli tarkoitus siirtää Syväriille jo ensimmäisissä kuljetuksissa, koska niiden rintamavastuunvaihto kestää kauemmin, kuin jalkaväkijoukoilla. Alkuperäisen kuljetussuunnitelman mukaan ensimmäisenä piti siirtyä JR 5 ja tämän perässä KTR:n VP:n ja PionP:n osia. Kun JR 5 oli jo osittain ehtinyt siirtyä uudelle lohkolleen Syväriille, niin marssijärjestys muuttui Kannakselle siirtymisen suhteen siten, että ensimmäisenä siirtyivät JR 25:n osia, sekä pioneeri-, tykistö- ja viestiosat.¹³⁷ Kun marssin määränpääksi vaihtui Karjalankannas, huomataan, että kyseinen marssijärjestys ei sopinut Karjalankannaksen tilanteeseen, jossa jalkaväkijoukoille olisi ollut käyttöä.¹³⁸ Tämän vuoksi 4. D:aa ei voitu heti käyttää kunnollisiin tehtäviin, vaikka tälle olisi ollut tarvetta.

¹³³ Frey, s. 3 ja 7.

¹³⁴ Koskimaa (1993), s.32-33.

¹³⁵ Metsälampi, s.12-13.

¹³⁶ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s. 10.

¹³⁷ Ibid. liite 2 vrt. Metsälampi, s. 14.

¹³⁸ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s.2.

Ongelmaksi muodostui myös neuvostoliittolaisten nopea eteneminen Kannaksella. Suomalais-ten puolustuslinjat murtuivat odotettua nopeammin, jonka vuoksi suomalaisten perääntyessä myös 4. D:n tehtävää piti muuttaa useaan otteeseen. Tämä puolestaan aiheutti sen, että Karjalankannakselle vasta siirtymässä olleita osia jouduttiin purkamaan suunniteltua aikaisemmilla asemilla. Autojen puute ja edellä mainitut asiat aiheuttivat sen, että 4. D oli vaikea huoltaa ja melko pahasti levällään Valkjärven, Kämärän ja Kavantsaaren välistä aluetta.¹³⁹

Kuten jo aikaisemmin on mainittu, niin 6. D:n siirto sujui ilman suurempia ongelmia. Ainut vihollisen aiheuttama merkittävä haaste ilmauhan lisäksi oli se, että koko Itä-Karjalan joukot aloittivat yleisen vetäytymisen Aunuksen karjalassa. Tämän vuoksi 6. D:n tuli siirtyä mahdollisimman nopeasti Karjalankannakselle, jotta se ei olisi vetäytyvien joukkojen tiellä ja toisaalta, jotta sen käyttämät junaradat eivät joutuisi neuvostoliittolaisten haltuun.

4.1 Resurssien vaikutus

Siirtymisen lähtökohtana ja usein myös perusongelma ovat resurssit. Divisioonalle käyttöön annettava kuljetuskapasiteetti ja aika määräävät usein sen, onko siirtymisellä onnistumisen mahdollisuudet. 4. ja 6. D:n siirtämisessä on paljon yhteisiä tekijöitä. Muun muassa kiireellinen aikataulu ja käyttöön annetun junakapasiteetin vähäisyys yhdistävät näitä kahta divisioonaa. Aluksi divisioonien käyttöön luvutut päivittäiset junamäärät eroavat kuitenkin toisistaan huomattavasti. Alkuperäisen suunnitelman mukaan 4. D:n piti saada käyttöönsä 3 junaa vuorokaudessa¹⁴⁰, kun taas 6. D:lle luvattiin käyttöön heti aluksi 10 junaa vuorokaudessa.¹⁴¹ Tosin kumpikaan näistä ei toteutunut, sillä kun suurhyökkäyksen alettua 4. D:n marssitavoite muuttui Syväristä Karjalankannakselle, niin sen siirto piti suorittaa nopeasti ja tämän vuoksi se sai useampia junia käyttöönsä. 6. D ei puolestaan saanut missään vaiheessa käyttöönsä kymmentä junaa vuorokaudessa. Molempien divisioonien kuljetuksia lähti vuorokaudessa enimmillään kuuden junan verran. Kokonaisuudessaan 4. D siirtyi 28 junalla ja 6. D 24:llä junalla. Jo yksistään nämä seikat kertovat junakapasiteetin riittämättömyydestä. Junakapasiteetin riittämättömyyden voi todeta, jos tarkastelee 1944 tilattujen vaunujen määrien suhdetta käytössä olleisiin vaunujen määriin. Vaje on kesäkuussa 1944 noin 12 %.¹⁴²

¹³⁹ Metsälampi, s.13-14.

¹⁴⁰ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s. 2.

¹⁴¹ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523, 21.6.

¹⁴² Tuhkanen L.A.E: Sotilaskuljetusorganisaatiomme(rautatiet) kehitys ja rautatielaitoksemme mahdollisuudet suoriutua v. 1989-45 sotien vaatimista kuljetuksista, 1946, s. 71.

Divisioona on suuri joukko siirrettäväksi. Kun 6. D:n siirtäminen aloitettiin, sen vahvuus oli noin 10 000–12 000 miestä.¹⁴³ Kun tähän miesvahvuuteen lisätään vielä kaikki kalusto, kuten tykit ja huoltojoukkojen kalusto, niin saadaan valtava määrä siirrettävää materiaalia ja henkiöstöä. Kuljetuskapasiteettia siis vaadittiin paljon.¹⁴⁴ 6. D:n siirtoon 891 vaunua ja 4. D:n siirtoon tarvittiin yhteensä 1116 vaunua.¹⁴⁵

Vaikka neuvostoliittolaiset eivät juuri vaikuttaneet siirtyviin 4. ja 6. D:aan suorasti, niin siitä huolimatta neuvostoliittolaiset vaikuttivat epäsuorasti ennen kaikkea siirtoihin käytössään olleeseen aikaan. Neuvostoliittolaisten vahva hyökkäys sai suomalaiset perääntymään kaikilla rintamilla. Karjalankannaksella reservit olivat jo käytössä ja tarve lisäjoukoille oli suuri. Tämän vuoksi divisioonat tuli saada nopeasti Karjalankannaksen puolustuksen tueksi.

Karjalankannaksella olleen vaikean tilanteen vuoksi 6. D:n siirtäminen piti suorittaa nopeasti. Tämä ei ollut kuitenkaan ainoa syy siirtymisen kiireellisyydelle, sillä yleinen vetäytyminen Aunuksen Karjalassa oli aloitettu ja suomalaiset vetäytyivät neuvostoliiton joukot perässään sekä Aunuksen kannaksella, että Maaselän kannaksella. 6. D:n tuli nopeasti siirtyä pois Itä-Karjalasta, jotta se ei olisi vetäytyvien joukkojen tiellä, eivätkä sen käyttämät rautatiet eivät joutuisi neuvostoliittolaisten haltuun.¹⁴⁶ Itä-Karjalan joukkojen vetäytyminen ei ehtinyt kuitenkaan vaikuttamaan 4. D:aan, sillä se oli jo Karjalankannaksella. Vaikka aika ja käytössä ollut junakapasiteetti olivat niukat, niin molemmat divisioonat saatiin siirrettyä Karjalankannaksen torjuntataisteluihin siinä määrin ajoissa, että neuvostoliittolaiset eivät saaneet murrettua Suomen puolustusta.

4. D esikuntapäällikön, everstiluutnantti S. Freyn mukaan kaikkein suurimman ongelman siirtymiselle aiheuttivat juuri ajoneuvojen puute alkuvaiheessa ja lisäksi junien puute. Hänen mukaansa 4. D:lla oli käytössään vain kolme junaa vuorokaudessa.¹⁴⁷ Tämä oli kuitenkin vain ennakkotieto, jonka mukaan suunnitelmat tehtiin.¹⁴⁸ Kyseinen tieto ei kuitenkaan lopulta pitänyt paikkaansa, sillä 4. D taistelukertomuksen, sekä Metsälammen ja Sarmanteen diplomitöiden mukaan käytössä oli vähintään kolme junaa vuorokaudessa ja enimmillään liikkeelle lähti kuusi junaa vuorokaudessa. Kaiken kaikkiaan 4. D käytti kuljetuksiinsa 28 junaa, joka tarkoitti 1116 vaunua. Mikäli junia ja vaunuja olisi ollut enemmän käytössä, niin siirtyminen olisi

¹⁴³ Koskimaa (1993), s. 125.

¹⁴⁴ Berggren, s. 530–531 (Suomen kartta).

¹⁴⁵ Sarmanne, s. 51.

¹⁴⁶ Laine, Suomi sodassa, s. 373.

¹⁴⁷ Frey, s. 3.

¹⁴⁸ 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s. 2.

sujunut nopeammin. Tosin nämä ylimääräiset junat olisi pitänyt kohdentaa 4. D:n käyttöön muilta kuljetuksilta.

Kuten on jo tullut esille, niin aikaisemmissa kuljetuksissa oli todettu, että Itä-Karjalan ja Karjalankannaksen välisen liikenteen solmukohta oli Jänisjärveltä Matkaselkään kulkeva rataosuus. Tämä muodosti kapeikon, joka vaikeutti ja hidasti erittäin paljon Itä-Karjalasta suunnattuja keskityskuljetuksia. Todellista ennakointia olisi ollut se, että tähän kapeikkoon olisi rakennettu toinen raide asemasotavaiheen aikana. Tämä olisi helpottanut kuljetuksia ainakin sen verran, että Karjalankannakselle ja Sisä-Suomeen menneiden junien ei olisi tarvinnut jakaa tätä raidetta. Voi olla, että suomalaisilla ei ollut resursseja rakentaa täysin uutta rataa. Tällöin jonkun vähemmän tärkeän rataosan olisi voinut purkaa ja rakentaa uudelleen tähän Jänisjärven kapeikkoon. Kysehän oli vain 25 kilometrin rataosuudesta.

4.2 Muiden kuljetuksien vaikutus

Rautatiet, junat ja vaunut joutuivat kesällä 1944 kovalle koetukselle, koska neuvostoliittolaisten suurhyökkäys, ja ennen kaikkea sen nopea eteneminen, aiheuttivat useita samanaikaisia toimenpiteitä rautateillä. Materiaalin kuljetuksien lisääntyminen, evakuointien aloittaminen sekä Itä-Karjalassa, että Karjalankannaksella ja lisäksi joukkojen siirrot Karjalankannakselle ruuhkauttivat silloisen maantie- ja rautatieverkoston Itä-Karjalan ja Karjalankannaksen välillä.¹⁴⁹

Tutkittaessa kesällä 1944 tapahtuneita joukkojen siirtoja tulee ottaa huomioon, että nuo siirretyt divisioonat eivät olleet ainoita, jotka tarvitsivat maanteitä ja rautateitä käyttöönsä. Näitä samoja reittejä käytettiin huoltoon, evakuointeihin ja siviilien liikkumiseen. On selvää, että tuolloin jo pitkään sodassa ollut Suomi ei kyennyt tuottamaan itse kaikkia etulinjan ja kotirintaman tarvikkeita ja raaka-aineita. Tämän vuoksi myös kauppatavarajunat liikkuivat jatkuvasti rautateillä. Lisäksi monet muut sotilaskuljetukset, kuten evakuointi- ja täydennyskuljetukset tarvitsivat rautateitä. Näistä kaikista kuljetuksista muodostettiin prioriteettijärjestys, jonka mukaan kiireellisimmät kuljetukset saivat niin sanotun etuajo-oikeuden. Näin pyrittiin takaamaan joukkojen huolto ja tarvittavat joukkojen siirrot. Tästä kaikesta koordinoinnista vastasi rautatieviranomaiset ja rautatieupseerit.

¹⁴⁹ Metsälampi, s. 26-27.

4.2.1 Sotilaskuljetukset

Sotilaskuljetukset eivät jakaannu ainoastaan kesällä 1944 siirrettyjen joukkojen kuljettamiseen, vaan siinä on useampia tekijöitä, jotka vaikuttivat 4. ja 6. D:n siirtoihin. Sotilaskuljetukset voisi luokitella neljään eri kategoriaan. Ensinnäkin 4. ja 6. D:n kanssa osittain samanaikaisesti Karjalankannakselle siirrettiin myös muita suomalaisia joukkoja. Toisekseen suomalaisten piti tukea saksalaisten joukkojen siirtoa, sekä huoltokuljetuksia rautatiekuljetuksin. Kolmanneksi tulee huomioida sotilaalliset huoltokuljetukset, jotka sisältävät muun muassa polttoaineiden ja taisteluvälineiden täydennykset, haavoittuneiden evakuoinnit ja myös joukkojen täydennyskuljetukset. Neljänneksi tulee vielä huomioida käskyt Itä-Karjalan ja Karjalankannaksen evakuoinnista.¹⁵⁰ 15.6. PM antoi käskyn aloittaa Itä-Karjalan väestön ja materiaalin evakuoinnit 16. kesäkuuta alkaen.¹⁵¹ Väestön lisäksi evakuoitavaksi oli käsketty kaikki tärkeä sotamateriaali, kuten polttoaineet, aseet ja ampumatarvikkeet. Vähemmän tärkeiden tarvikkeiden mukaanotto kiellettiin ja osa tarvikkeista tuhottiin.¹⁵² Nämä evakuoinnit vaikuttivat omalta osaltaan teiden ja ennen kaikkea rautateiden ruuhkautumiseen.

Kaiken kaikkiaan Itä-Karjalasta siirrettiin viisi yhtymää Karjalankannakselle. Vain 3. Pr ja saksalaiset joukot siirrettiin muita reittejä pitkin. Voidaan siis todeta, että Itä-Karjalasta Karjalankannakselle tulevat rautatiet ja maantiet olivat erityisellä koetuksella, niin kestävyys kuin tilan riittävyyden suhteen.¹⁵³ 4. ja 6. D:n lisäksi Itä-Karjalasta Karjalankannakselle siirrettiin 20. Pr, 17. ja 11. D. Näistä ensimmäisenä siirtyi 4. D, jonka jälkeen järjestyksessä 20. Pr, 17. D, 11. D ja viimeisenä siirtyi 6. D.¹⁵⁴ Pelkät joukkojen kuljetukset sitoivat 10.6.-2.7. välisellä ajalla lähes 8000 vaunua, joka on noin kolmannes silloisesta junakalustosta.¹⁵⁵ Tietenkään koko kyseinen vaunumäärä ei ollut yhtä aikaa käytössä, mutta on laskettu, että kesäkuun lopulla jopa 20 % päivittäin kuormatuista vaunuista oli juuri joukkojen siirtoihin tarkoitettuja vaunuja.¹⁵⁶

¹⁵⁰ Iskanius, s. 203.

¹⁵¹ Päämajan(PM) Spk:n liitteet, liite 796.

¹⁵² Sarmanne, s. 58

¹⁵³ Metsälampi, s. 26.

¹⁵⁴ Ibid. Liite 2.

¹⁵⁵ Ibid. s.27 vrt. Lappi Ahti: Kenttäarmeijan ilmatorjunta ratkaisutaisteluissa 1944. Sotahistoriallinen aikakausikirja N:o 24, Pieksamäki 2005. s. 192. Vaunujen lukumäärissä on huomattavia eroja

¹⁵⁶ Metsälampi, s. 27. Tähän lukuun ei sisälly kuitenkaan samaan aikaan siirrettyjen erillisten pataljoonien, patteristojen ja muiden erillisjoukkojen tarvitsemaa vaunukalustoa.

4. D:n kanssa Itä-Karjalasta Karjalankannakselle osittain samanaikaisesti siirrettiin rautateitse 20. Pr ja 17. D. Tämä olisi voinut aiheuttaa ongelmia junakaluston saatavuudessa, mutta todellisuudessa kyseiset joukot aloittivat rautatiekuljetukset vasta 15.-16.6, jolloin lähes kaikki 4. D:n joukot olivat jo lähteneet kohti Karjalankannasta. Miksi 4. D ei saanut enempää junia käyttöönsä, vaikka sen kanssa samanaikaisesti ei siirtynyt muita joukkoja? Tähän ei ole löytynyt vastausta.

Itä-Karjalan joukoista 6. D:n kanssa samanaikaisesti siirtyi 11. D, joka aloitti siirtymisen jo 21.6. Neuvostoliittolaiset suorittivat Tuulokseen maihinnousun 23.6, jonka vuoksi 11. D:n junakuljetukset keskeytyivät peräti neljäksi vuorokaudeksi. Tämä oli kokonaisuuden kannalta huono, mutta 6. D:n siirron kannalta se oli hyvä asia, sillä se esti pahemman ruuhkan syntymisen Jänisjärven kapeikkoon 23.-26.6. välisenä aikana. Juuri tuona aikana 6. D:n 24 junasta lähti liikkeelle 16, eli noin 70 prosenttia.¹⁵⁷ Voidaan siis olettaa, että 11. D:n siirron keskeytyminen oli 6. D:n siirtoa nopeuttanut tekijä. Tässä yhteydessä on hyvä mainita myös saksalaiset 303. Rynnäkkötykkiprikaati (RynnTykPr) ja 122. D, jotka tulivat Virosta Helsinkiin ja siirrettiin junilla lähemmäs rintamaa 23.6.-1.7. välisenä aikana. Nämä joukot eivät käyttäneet samoja ratoja kuin 6. D, mutta ne on syytä mainita siitä syystä, että ne tarvitsivat siirtoihinsa tuona aikana yhteensä 56 junaa ja noin 2550 vaunua.

Lisäksi Karjalankannakselle siirrettiin myös muita pienempiä sotilasosastoja. Näitä olivat muun muassa erilaiset tykistö-, pioneeri-, linnoitus- ja huoltojoukot. Näistä suurin osa siirrettiin Karjalankannakselle juuri Itä-Karjalasta, joten myös nämä rasittivat omalta osaltaan 4. ja 6. D:n siirtoja. 4. D:n kanssa samanaikaisesti siirrettiin RsPsto 33 ja KvPsto 16. Myöhemmin siirrettiin myös useita muita joukkoja, muun muassa 6. D:n kanssa samanaikaisesti siirtyi VP 3.¹⁵⁸ Yhteensä nämä muut kuljetukset, joihin siis ei tässä yhteydessä lueta muita siirrettyjä yhtymiä, edustivat varsin suurta osaa Itä-Karjalasta Karjalankannakselle siirretyistä joukoista, sillä 10.6.-2.7. välisenä aikana rautateitse siirrettiin noin 50 junan verran muita joukkoja ja materiaalia. Tämä tarkoittaa noin 2000 vaunua.¹⁵⁹ Kun tätä lukua vertaa 4. ja 6. D:n tarvitsemaan vaunu ja junamäärää, jotka olivat 52 junaa ja lähes 2000 vaunua, niin voi ymmärtää erillisten kuljetusten merkityksen.¹⁶⁰

¹⁵⁷ Metsälampi, liite 4.

¹⁵⁸ Sarmanne, s. 58.

¹⁵⁹ Ibid. s. 58-59.

¹⁶⁰ Metsälampi, Liite 2. vrt. Sarmanne, s. 58. Sarmanteen mukaan tämä oli noin 50 prosenttia yhtymien tarvitsemasta junamäärästä. Metsälammen tutkimuksen mukaan tämä ei kuitenkaan pidä paikkaansa.

4.2.2 Muut kuljetukset

Vaikka Suomi olikin asukaslukuunsa nähden onnistunut luomaan miesvahvuudeltaan yllättävän suuren armeijan, niin siitä huolimatta kotirintamalla oli vielä noin 3 miljoonaa ihmistä. On siis ilmeistä, että koko kuljetusjärjestelmä ei voinut palvella puolustusvoimia sotilaskuljetusten muodossa, vaan osa resursseista tuli valjastaa kotirintaman käyttöön. Vaikka koko yhteiskunta olikin verrannollisesti valjastettu palvelemaan maanpuolustusta, niin siitä huolimatta oli tarvetta myös muille, kuin sotilaskuljetuksille. Kotirintaman kuljetukset liittyivät elintarvikkeiden, polttoaineen, teollisuuden, siirtoväen ja muiden siviilien kuljettamiseen. Nämä kaikki eivät vaikuttaneet suoraan 4. ja 6. D:n siirtoon, mutta ne kaikki vaikuttivat kuitenkin osaltaan siihen, että kaikkia resursseja ei voitu siirtää Itä-Suomeen sotilaskuljetusten tarpeita palvelevaksi.¹⁶¹

Vaikka muutkin kuljetukset olivat erittäin tärkeitä, niin siitä huolimatta sotilaskuljetukset ajoivat tärkeysjärjestyksessä niiden edelle. Tämän takaamiseksi vuonna 1942 niin kutsutun kuljetuskriisin aikaan luotiin rautatiekuljetuksille kiireysjärjestys, jonka tarkoituksena oli sotatoimien ja kansan huoltamisen turvaaminen sekä tarpeettomien kuljetusten kieltäminen. Myös teollisuuden kuljetukset jäivät varsin heikkoon asemaan tässä kiireysjärjestyksessä. Ensimmäisenä listalla olivat suomalaiset sotilaalliset kuljetukset, toisena saksalaiset sotilaskuljetukset, kolmantena veturien polttoaineet. Näiden jälkeen tulivat elintarvikkeet, polttoaineet, erityisillä merkinnöillä varustetut sotilastavarat, siirtoväen kuljetus, rautateiden omat kuljetukset, teollisuus ja viimeisenä muut kuljetukset.¹⁶²

Eri kuljetusten määrä koko Suomen rautatieliikenteestä antaa kuvan siitä, kuinka suuri osuus muilla kuin sotilaskuljetuksilla oli rautatieliikenteestä. Vuonna 1944 rautatiekuljetukset jakaantuivat tavararyhmittäin seuraavalla tavalla:

1. Sotilastavara noin 30 %
2. Teollisuustavarat noin 28 %
3. Puutavara noin 24 %
4. Maataloustavarat noin 11 %
5. Muu tavara noin 4 %
6. Ravinto- ja nautintoaineet noin 3 %

¹⁶¹ Iskanius, s. 203.

¹⁶² Ibid. Myös elintarvikkeet ja polttoaineet oli jaettu omiin kiireysluokkiinsa. Elintarvikkeista korkeimman kiireysluokan saivat nopeasti pilaantuvat tarvikkeet ja polttoaineista bensiini, moottorisprui ja muut vastaavat aineet.

Tämä ei kuitenkaan vastaa suoraan samoja prosenttiosuuksia, mitä Itä-Karjalan ja Karjalankannaksen välillä oli. Sillä on selvää, että edellä mainituista Itä-Karjalan ja Karjalankannaksen välillä kesällä 1944 liikkui pääasiassa sotilaskuljetuksia.¹⁶³

Edellisessä luvussa mainittiin jo evakuointien vaikuttaneen junakaluston saatavuuteen ja ratojen ruuhkaisuuteen. PM antoi 15.6. käskyn, jonka mukaan Itä-Karjalan suunnitelman mukaiset evakuoinnit olisi aloitettava 16.6.¹⁶⁴ Karjalankannaksen evakuoinnit suoritettiin eri aikataulun mukaisesti. Evakuointi ei siis koskenut vain sotilasmateriaalia, vaan myös siviiliväestöä. Karjalankannaksen evakuoinnin toteuttamisesta oli laadittu suunnitelmat, mutta niitä ei voitu hyödyntää, koska äkillisesti alkanut neuvostoliittolaisten suurhyökkäys aiheutti yhtä aikaa tarpeen suurien sotilasjoukkojen siirtämiselle ja siviiliväestön evakuoinnille. Lähellä rintamaa olleet kylät tyhjennettiin käytännössä kokonaan ja kauempana olleet kylät vain lasten, vanhusten ja sairaiden osalta. Karjalankannaksella tämä johti siihen, että sotilaat käyttivät junia ja autoja ja siviilit siirtyivät jalan ja omin kulkuneuvoin. Evakuointien alkuvaiheessa myös siviilien evakuointiin käytettiin junia.¹⁶⁵ Kuitenkin neuvostoilmavoimien suorittamat ratojen pommitukset ja sotilaskuljetusten suuri tarve saada kaikki mahdollinen kalusto käyttöön johti siihen, että 14.6. evakuoinnit rautateitse lopetettiin.¹⁶⁶ On selvää, että ennen tätä Karjalankannaksen evakuoinnit olisivat voineet häiritä 4. D:n siirtoa, sillä evakuointijunat käyttivät Karjalankannaksella ajoittain samoja rataosuuksia, kuin 4. D:n joukot.¹⁶⁷ 4. D:n sotapäiväkirjoista ei kuitenkaan löydy merkintöjä evakuointijunien aiheuttamista viivästyksistä. Voidaan siis todeta, että kuljetuksien organisointi oli varsin onnistunut.

Itä-Karjalassa evakuoinnit sujuivat sen sijaan ilman suurempaa paniikkia, koska siellä suurhyökkäys alkoi vasta kymmenen päivää Karjalankannaksen hyökkäyksen jälkeen.¹⁶⁸ Itä-Karjalan evakuoinnit voitiin suorittaa pääosin asemasodan aikana laadittujen suunnitelmien mukaan.¹⁶⁹ Pääosa Itä-Karjalan evakuoinneista suoritettiin auto- ja vesitiekuljetuksilla, joten ne eivät juuri vaikuttaneet joukkojen siirtoon Itä-Karjalasta Karjalankannakselle.¹⁷⁰ Osa evakuoinneista suoritettiin kuitenkin junilla. Mitään varsinaisia evakkojunia ei järjestetty.¹⁷¹ Käy-

¹⁶³ Iskanius, s. 289.

¹⁶⁴ PM:n Spk:n liitteet, liite 796.

¹⁶⁵ Simonen Seppo: Karjalaisten kova kohtalo. Teoksessa Suomi taisteli 5. Porvoo 1979, s. 255-257.

¹⁶⁶ Ahokas, Osmo: Karjalan kannaksen evakuointi, 2004, s. 157.

¹⁶⁷ Ibid. s. 159-170.

¹⁶⁸ Simonen, s. 262.

¹⁶⁹ Iskanius, s. 287.

¹⁷⁰ Ibid. s. 349.

¹⁷¹ Laine Antti: Suur-Suomen kahdet kasvot, Keuruu 1982, s. 355.

tössä olleet junat jaettiin kuitenkin sillä periaatteella, että ensin laskettiin sotilaskuljetuksiin ja evakuointeihin tarvittavat junat, jonka jälkeen yli jääneet junat jaettiin siviilien käyttöön. Käytännössä kesäkuun puoliväli oli sotilaskuljetusten kannalta niin kiireistä aikaa, että siviilikuljetuksia ei suoritettu lainkaan. Sotilaskuljetuksista yli jäänyt osa annettiin evakuointien käyttöön.¹⁷² Iskaniuksen mukaan kuljetustoimiston järjestelyjen ansiosta keskityskuljetusten aikana ei esiintynyt missään vaiheessa vaunupulaa.¹⁷³ Tämä ei kuitenkaan pidä täysin paikkaansa, sillä sotilaskuljetukset eivät käyttäneet kaikkia mahdollisia junia (kts. liite 10). 4. ja 6. D:n kuljetukset olisi voitu suorittaa nopeammin, mikäli niille olisi annettu enemmän junia käyttöön. Tämä olisi kuitenkin edellyttänyt todennäköisesti evakuointijunien määrän supistamista.

Vaikka muita sotilas- ja siviilikuljetuksia olikin paljon, niin olennaiseksi ongelmaksi ei muodostunut niinkään puute vaunuista ja vetureista, sillä niitä olisi voitu hetkellisesti ottaa käyttöön siviili liikenteeltä kaikkein pahimman tarpeen täyttämiseksi. Tämä olisi saattanut aiheuttaa pieniä ongelmia siviilisektorilla, mutta mitään peruuttamatonta se ei kuitenkaan olisi aiheuttanut, sillä kyse olisi ollut vain 10.6.-2.7. välisestä ajasta. Suurimmaksi ongelmaksi muodostui Itä-Karjalan ratojen huono kunto, mikä laski liikennöintinopeutta huomattavasti, ja ennen kaikkea Jänisjärveltä Matkaselkään johtanut kapeikko, mikä rajoitti koko Itä-Karjalan junaliikenteen 18 junasuoritukseen vuorokaudessa.

4.3 Neuvostoilmavoimien toiminta kuljetuksia vastaan

Neuvostoliittolaisten suomalaisille rautateille aiheuttamat tappiot muodostuivat kolmesta osasta: tykistön, ilmavoimien ja tuholaispartioiden aiheuttamista tappioista. Tämän tutkimuksen yhteydessä on neuvostoliittolaisten aiheuttamista ongelmista syytä tukia lähinnä mikä oli Neuvostoliiton ilmavoimien toiminnan vaikutus siirtymisille, sillä ilmahyökkäykset aiheuttivat tappioista noin 66 %, tykistö noin 8 %, partiot ja tuholaiset yli neljäsosan.¹⁷⁴ Tykistö ei aiheuttanut tappioita kaukana etulinjan takana siirtyneille 4. ja 6. D:lle. Tuholaistoiminta ja partiot ovat saattaneet aiheuttaa vaurioita rautateille 4. ja 6. D:n siirtymisen aikana, mutta näistä ei kuitenkaan löydy merkintää sotapäiväkirjoista. Tämän vuoksi on syytä keskittyä lähinnä neuvostoilmavoimien toiminnaan ja selvittää oliko niiden tarkoitus aiheuttaa tappioita, tai vaikeuttaa edellä mainittujen divisioonien siirtoja ja jos oli, niin saivatko ne aiheutettua tappioita. Toisaalta tässä yhteydessä on myös olennaista tutkia, kuinka suomalaiset olivat va-

¹⁷² Iskanius, s. 286 vrt. Laine, s. 355. Tässä kohdassa Iskanius tarkoittanee kaluston evakuointia, koska Laineen mukaan mitään erillisiä evakkojunia ei järjestetty.

¹⁷³ Iskanius, s. 286.

¹⁷⁴ Pennanen Keijo: Rautateiden korjaustoiminta viime sodissamme. Tiede ja Ase, Suomen Sotatieteellisen Seuran vuosijulkaisu N:o 39, Joensuu 1981. s. 212.

rautuneet ilmauhkaan siirtymisen aikana, ja kuinka ilmatorjuntajoukkoja käytettiin kuljetuksen suojaamiseksi.

Neuvostoliitolla oli vahvat ilmavoimat verrattuna suomalaisiin. Karjalankannakselle keskitettiin suurhyökkäystä varten 13. IlmaA lähes kokonaan, Leningradin II Hävittäjälenttoarmeijakunta, neljä Itämeren laivaston lentorykmenttiä ja 281. Maataisteludivisioonaa.¹⁷⁵ Itä-Karjalan alueella toimivat Neuvostoliiton 7. IlmaA:n joukot. Lisäksi Itä-Karjalan alueelle keskitettiin ajoittain myös 13. IlmaA:n joukkoja. Maaselänkannaksen alueen neuvostoilmavoimien joukot kuuluivat myös 7. IlmaA:aan. Tälle alueelle oli sijoitettu 260. Sekalentodivisioonan pääosat, eli kaksi hävittäjä- ja kaksi maataistelurykmenttiä. Tarkkoja ja oikeellisia vahvuuksia näiden joukkojen lentokoneiden määristä ei ole löytynyt. Lentokoneiden määrät vaihtelevat huomattavasti lähteestä riippuen. Esimerkiksi Ohto Mannisen kirjoittaman artikkelin mukaan 7. IlmaA:aan kuului 875 konetta, kun taas Karjalan Rintaman esikunnan kertomuksen mukaan 7. IlmaA:ssa oli vain 527 konetta.¹⁷⁶ Näiden epäselvyyksien vuoksi lukuja voidaan pitää vain suuntaa antavina. Tällä ei ole kuitenkaan suurta merkitystä tälle tutkielmalle ja siksi suuntaa-antavat luvut ovat riittäviä käsiteltäessä neuvostoilmavoimien vahvuuksia.

Neuvostoliittolaisten ilmavoimat eivät juuri aiheuttaneet tappioita 4. ja 6. D:lle. Yleisesti ottaen ilmavoimat eivät aiheuttaneet tappioita kuin vain harvoille siirretyistä yhtymistä.¹⁷⁷ Hyökkäykset kohdistuivat pääasiassa asemia vastaan, mutta myös jossain määrin itse kuljetuksia vastaan.¹⁷⁸ 6. D:n arkistoista ei löydy lainkaan merkintöjä vihollisen ilmahyökkäyksistä siirtymisen aikana, ja 4. D:n arkistoistakin löytyy vain vähän merkintöjä neuvostoliittolaisten hyökkäyksistä. Arkistolähteiden mukaan 4. D:aa vastaan olisi hyökätty ilmasta käsin Leipäsuolla ja Kämärällä. Näiden hyökkäyksien aiheuttamat tappiot jäivät kuitenkin vähäisiksi niin henkilöstön, kuin kalustonkin osalta. Mielenkiintoista on se, että suomalaisista lähteistä löytyy yleisesti ottaen vain vähän merkintöjä neuvostoilmavoimien aiheuttamista tappioista ja häiriöistä junakuljetuksille, kun taas neuvostoliittolaisista arkisto lähteistä löytyy runsaasti merkintöjä ilmaiskusta, joilla olisi saatu aikaan huomattavia tappioita, kuten rataosuuksien, asemien ja useiden vaunujen, sekä rakennuksien tuhoutumisia. On mahdollista, mutta epätodennäköistä, että näitä ei vain ole kirjattu suomalaisiin lähteisiin. Neuvostoilmavoimien aikaan saamat tappiot on lähteen mukaan kerätty lentäjien havainnoista ja todennettu ilmakeku-

¹⁷⁵ Kilpeläinen, s. 10. vrt. Moisala U.E. – Alanen Pentti s. 74.

¹⁷⁶ Manninen Ohto: Taistelu paljasti hyökkääjän kesällä 1944, s. 6. vrt. Karjalan Rintaman esikunnan(KarRinE) kertomus Syvärin-Sortavalan operaatiosta 21.6.-10.8.44. s. 8.

¹⁷⁷ Metsälampi, s. 35 ks. Sarmanne, s. 67.

¹⁷⁸ Metsälampi, s. 35. ks. Leningradin Rintaman esikunnan(LenRinE) Spk kesäkuulta 1944. Otteita liitteistä 5-8, suomennoksen s. 6.

ta. On siis mahdollista, että tuloksia on haluttu suurennella ja ilmakuvia on voitu tulkita virheellisesti.¹⁷⁹ Tästä hyvänä esimerkkinä on 13. IlmaA:n ilmoittamat suomalaisille aiheutetut tappiot kesäkuulta. Näiden tappiotietojen mukaan 13. IlmaA oli hyökkäyksillään saanut tuhotua niin paljon ilmatorjuntakalustoa, että se olisi tarkoittanut koko Karjalankannaksen ilmatorjuntajoukkojen täydellistä lamauttamista.¹⁸⁰ Tämä vähentää neuvostoliittolaisten lähteiden luotettavuutta.

Miksi Neuvostoliiton ilmavoimat eivät sitten kyenneet aiheuttamaan tappioita, vaikka yhtenä ilmavoimien tehtävistä oli operatiivisiin reserveihin vaikuttaminen? Ilmavoimien tärkeimpänä tehtävänä oli varsinaisen etulinjan ja sen lähialueiden taisteluiden tukeminen, ja siellä erityisesti suomalaisten paikoin jopa vahvojen linnoitteiden tuhoaminen. Painopistettä ilmavoimien toiminnassa ei oltu luotu operatiivisia reservejä vastaan.¹⁸¹ Esimerkiksi 13. IlmaA:n kesäkuun aikaisista hyökkäyksistä noin 13 % kohdistui rautatiekohteita vastaan.¹⁸² Näiden kahden tehtävän todellisesta tärkeysjärjestyksestä on varmasti yhtä monta mielipidettä, kuin on tulkitsijoitakin. Kumpi sitten olisi ollut tärkeämpää, operatiivisten reservien hidastaminen ja kuluttaminen, vai nopean etenemisen takaaminen jatkuvilla etulinjan joukkoihin ja linnoitteisiin kohdistuvilla ilmapommituksilla. Näin jälkikäteen tarkasteltuna Suomen kannalta kohtalokkaammaksi olisi muodostunut reservien siirron hidastaminen tai jopa estäminen. Tämä olisi näkynyt viimeistään VKT-aseman taisteluissa, joissa 4. ja 6. D olivat erittäin tärkeässä asemassa. Mikäli joukkojen siirrot Itä-Karjalasta Karjalankannakselle olisi saatu keskeytettyä, niin VKT-asema olisi todennäköisesti murtunut. Kenties nämä syvälle ulottuvat ilmavoimien hyökkäykset nähtiin kuitenkin niin riskialttiina ja etulinjan tukeminen niin tärkeänä, että reservien siirtojen pommittaminen jätettiin toisarvoiseen asemaan. Kuitenkin tehokkaalla tiedustelulla ja oikein suunnatulla iskulla koko Itä-Karjalan ja muun Suomen välinen junaliikenne olisi voitu katkaista Jänisjärven kapeikon kohdalta.

Maaselän kannaksella lentotoiminta oli vähäistä 16.6. saakka. Ainoastaan muutamia tiedustelulentoja havaittiin. II AK:n irtautumisvaiheessa havaittiin huomattavaa tiedustelulentojen määrän kasvua. 26.6. alkaen lentotoiminta voimistui ja neuvostoilmavoimat tekivätkin voimakkaita iskuja etulinjaa ja tykistön tuliasemia vastaan. Tämä ei kuitenkaan enää vaikuttanut 4. ja 6. D:n siirtoihin, 4. D oli jo siirtynyt kokonaan Karjalankannakselle ja 6. D:n joukot oli-

¹⁷⁹ Sarmanne, s. 65 vrt. 13. Ilma-armeijan esikunnan(IlmaAE) katsaus kesäk. 1944, suomen-noksen s. 11-12.

¹⁸⁰ Kilpeläinen, s. 43.

¹⁸¹ Otteita Leningradin Rintaman(LenRin) TST-kertomuksesta kesältä 1944, merkintä A/65, suomen-noksen s. 6. ks. LenRinE:n Spk, s. 6.

¹⁸² Kilpeläinen s. 43.

vat jo siirtyneet osittain Karjalankannakselle ja olivat osittain vielä marssilla tai kuor-
mausasemilla. Suurhyökkäyksen alkuvaihe oli ilmatoiminnan osalta hiljaista myös Aunuksen
kannaksella rajoittuen ainoastaan häirintäpommituksiin 21.6. asti. Toiminta voimistui ilma-
toiminnan painopisteen siirryttyä Aunuksen kannakselle 21.-23.6. väliseksi ajaksi.

Aunuksen kannaksella kohteina olivat etulinjan ja tykistön tuliasemien lisäksi toiminta joita-
kin ratapihoja vastaan. Ratapihoista kohteina olivat muun muassa Mäkriän ja Tokkarin ase-
mat. Rataosilla vihollisen hyökkäykset kohdistuivat lähinnä Syväri-Äänislinna-Jessoila
osuuksille. Tälläkään ei ollut juuri vaikutusta, koska 4. D käytti Tokkarin ja Mäkriän asemia
ennen varsinaisia hyökkäyksiä ja 6. D puolestaan siirtyi junilla vasta 23.6. alkaen.¹⁸³

Karjalankannaksella tilanne oli sen sijaan kokonaan toinen, sillä siellä oli neuvostoilmavoimi-
en painopiste lähes koko suurhyökkäyksen aikana. Siellä hyökkäykset kohdistuivat selvem-
min myös selustaan lähes suurhyökkäyksen ensimmäisestä päivästä alkaen. Neuvostoilma-
voimien toimintaan reservejä ja selustan kohteita vastaan vaikutti suurhyökkäyksen alussa
osittain huonot sääolosuhteet. Vaikka myös selustan kohteita pommitettiin, niin niihin vaikut-
taminen oli huomattavasti vähäisempää, kuin etulinjan kohteita vastaan. Tästä esimerkkinä on
Viipuriin suunniteltu pommi-isku, joka oli määrä toteuttaa 500-600 koneen voimin 9.-10.6.
välisenä yönä, koneiden ollessa jo ilmassa tämä isku jouduttiin perumaan juuri huonon sään
vuoksi.¹⁸⁴ Viipuria pommitettiin ensimmäisen kerran vasta 14.6. Kesäkuun puolenvälin jäl-
keen havaittiin, että neuvostoilmavoimat pyrkivät määrätietoisesti pommittamaan myös rauta-
tiekohhteita.¹⁸⁵ Karjalankannaksella 4. D:n joukot joutuivat ilmahyökkäyksen kohteiksi 17.6.
Ainoastaan Kämärän ja Leipäsuon asemilla purettu osastot joutuivat ilmapommitusten koh-
teeksi. Pommitukset hidastivat hieman purkutoimenpiteitä ja aiheuttivat myös joitakin tappi-
oita.¹⁸⁶ Sen sijaan 6. D:n joukot eivät joutuneet lainkaan ilmahyökkäyksien kohteeksi siirty-
misen aikana.

Sotapäiväkirjoista ei löydy merkintöjä 4. ja 6. D:n siirtymisen viivästymisestä, pieniä viiväs-
tyksiä on kuitenkin saattanut olla, sillä näiden divisioonien siirtyessä rata oli ajoittain poikki
ilmahyökkäysten tai tuholaistoiminnan vuoksi.¹⁸⁷ Voi olla, että nämä radan katkaisut eivät ole

¹⁸³ Kilpeläinen, s. 27-28.

¹⁸⁴ Lappi, s. 192-193.

¹⁸⁵ Kilpeläinen, s. 41-43.

¹⁸⁶ Sarmanne, s.53.

¹⁸⁷ Pennanen, s. 214-215.

kuitenkaan viivästyttäneet 4. tai 6. D:n siirtoja, sillä radankorjausjoukkojen nopean toiminnan ansiosta radat olivat yleensä liikennöinti kyvyttöminä vain muutaman tunnin.¹⁸⁸

4.4 Suomalaisten ilmatorjuntajoukkojen toiminta siirtojen suojaamiseksi

Ilmatorjunnalla oli tärkeä osuus hyökkäysten estämisessä ja ennaltaehkäisyssä. Vaikka neuvostoilmavoimilla olikin huomattava ylivoima suomalaisiin verrattuna, niin siitä huolimatta myös suomalaiset ja saksalaiset ilmavoimat kykenivät vaikeuttamaan neuvostoilmavoimien toimintaa. Miksi neuvostoliittolaiset eivät hyökänneet suuremmin siirrettäviä divisioonia vastaan? Kenties neuvostoilmavoimat eivät halunneet toteuttaa riskialttiita operaatioita syvälle suomalaisten selustaan. Tällaisia hyökkäyksiä kyllä tehtiin muun muassa rautatieliikenteen solmukohtia vastaan Viipurissa ja Elisenvaarassa, mutta pääasiassa ilmavoimien toiminta keskittyi etulinjaan, kuten on jo mainittu.¹⁸⁹ Mikäli asia on näin, niin voidaan todeta, että vähäisillä ilmatorjuntajoukkojen sijoittelulla oli saavutettu tavoiteltu hyöty.

Vihollisen ilmavoimien toimintaa vastaan oli varauduttu erilaisin keinoin. Näitä olivat ilmasuojelu naamioimalla ja liikenteen kontrollointi, omasuojailmatorjunta, ilmatorjuntajoukkojen sijoittelu ja tietysti suomalaisten ja saksalaisten ilmavoimien toiminta. Tässä tutkimuksessa ei käsitellä erikseen suomalaisten ja saksalaisten ilmavoimien merkitystä siirron suojaamisessa. Mainittakoon kuitenkin se, että näillä vähäisillä joukoilla saatiin paljon aikaan.

Jatkosodan aikana divisioonalla oli vain vähän ilmatorjuntajoukkoja. Divisioonassa oli keskimäärin vain 27 ilmatorjunta-asetta, joista osa oli tykkejä ja osa ilmeisesti konekiväärejä.¹⁹⁰ Tämän vuoksi ilmasuojelu ja omasuojailmatorjuntaan varautuminen olivat välttämätöntä. Omasuojailmatorjunnalla oli tarkoitus häiritä koneiden toimintaa ja saada vihollisen koneet kääntymään takaisin, jotta ne eivät voisi toteuttaa tehtäväänsä. Omasuojailmatorjuntaan valmistauduttiin muun muassa panssarintorjuntakivääreillä ja konekivääreillä.¹⁹¹ Ilmauhkaan varauduttiin useilla eri ilmasuojelun keinoilla. Näitä olivat muun muassa telttojen ja ajoneuvojen naamiointi, tarpeettoman liikkumisen kieltäminen, suojakuoppien valmistelu, ilmahälytykseen valmistautuminen ja tietenkin nuotioiden sytyttämisen ja muiden ilmaan näkyvien merkkien kieltäminen.¹⁹²

¹⁸⁸ Pennanen, s. 214 vrt. Lappi, s. 195. Lapin mukaan viivästyksset olivat vain parin tunnin luokkaa.

¹⁸⁹ Metsälampi, s. 35.

¹⁹⁰ Lappi, s. 178.

¹⁹¹ 4. DE:n OpOs:n SPK:n liite nro 23/44. 4. D:n käsky kesäryhmytyksestä

¹⁹² 4. D:n TST-kertomus, SArk SPK 5386, s. 5.

Yleisesti ottaen marssiosastot, rautatiet ja rautatieliikenteen solmukohdat ovat usein vihollisen ilmapommitusten kohteena. Tämän vuoksi rautateitä pitkin kuljetettava tai niiden läheisyydessä marssiva 6. D joutui varautumaan ilmauhkaan. Tämä ilmenee hyvin II AKE:n operatiivisen osaston 12.6. lähettämästä sähkeestä, jossa todetaan vihollisen käyttäneen Karjalankannaksen hyökkäyksen yhteydessä vahvasti ilmavoimiaan ja uhkaan tulee varautua myös muilla rintamilla. II. AK:n komentaja käski kaikkia yhtymiä tarkastamaan omat suunnitelmat ja toimenpiteet ilmavaaran varalta. Erityisesti hän käski kiinnittää huomiota seuraaviin seikkoihin:

“1. Ainakin suojakuoppien avulla on pystyttävä turvaamaan elävä voima.

2. Elimen tai laitoksen majoitusalueitten tuhoutuessa on kuitenkin kyettävä hoitamaan tehtävät.”¹⁹³

Nämä käskyt eivät juuri vaikuttaneet 6. D:aan marssin aikana, sillä on todennäköistä, että joukot eivät kuitenkaan kaivautuneet esimerkiksi marssitaukojen aikana. Sen sijaan 6. D varautui ilmauhkaan hajauttamalla marssiryhmytykset. II AK oli varautunut ilmauhkaan käskemällä ilmatorjuntajoukkoja suojaamaan rautatietä välillä Perälahti-Kontupohja. Lisäksi 16. Kevyt Ilmatorjuntapatteristo (KvItPsto) vastasi 6. D:n marssin suojaamisesta tieosuudella Karhumäki-Kontupohja-Munjärvi. Ilmatorjuntajoukkoja oli sijoitettu myös rautatieasemille kuormaus-ten suojaksi. Lisäksi 6. D:n käskettiin käyttää omasuojailmatorjuntaan sen omia panssarintorjuntakivääreitä.¹⁹⁴ Itse siirtymisen aikana 6. D ei ilmeisesti kuitenkaan joutunut vihollisen ilmapommitusten kohteeksi, sillä 6. D:n sotapäiväkirjoissa ei ole tuolta ajalta minkäänlaisia merkintöjä ilmapommituksista.¹⁹⁵

Koska divisioonilla ei ollut omia orgaanisia ilmatorjuntajoukkoja, niin sille saatettiin alistaa ilmatorjuntajoukkoja tiettyä tehtävää, kuten siirtymistä varten. Usein Ilmatorjuntajoukkoja ei alistettu yhtymille suoraan siirtymisen ajaksi, vaan siirtymisen aikainen ilmatorjunta toteutettiin siirtymisreitillä matkalle asetettujen ilmatorjuntajoukkojen avulla. Suurhyökkäyksen alkaessa suurin osa suomalaisista ilmatorjuntajoukoista oli ryhmitetty kotirintaman kohteiden puolustamiseksi.¹⁹⁶ Hyökkäyksen aikana näitä joukkoja siirrettiin kuitenkin lähemmäs etulinjaa. Suomalaisia ilmatorjuntajoukkoja oli kuitenkin ryhmitetty merkittävän paljon juuri liiken-

¹⁹³ II AKE:n OpOs:n Spk:n, liite nro. K/216, Toimenpiteet ilmapommituksen varalle, asiakirja Nro: 1872/III/5 sal. 12.6.1944, SArk 4175–4180.

¹⁹⁴ II AKE:n OpOs:n käsky N:o 1974/III/2 sal. , SArk SPK 4172 / liite K/223.

¹⁹⁵ 6. DE:n OpOs:n Spk, SArk SPK 5523/ 18.6.-3.7. vrt. Oesch, s. 192.

¹⁹⁶ Kilpeläinen, s. 23.

teen solmukohtien, rautateiden ja rautatieasemien suojaamiseksi.¹⁹⁷ Joukkojen siirtojen aikana ilmatorjuntajoukkojen tärkein tehtävä oli kuitenkin etulinjan joukkojen suojaaminen.¹⁹⁸

Suomalaisia ilmatorjuntajoukkoja oli sijoitettu Maaselän, Aunuksen ja Karjalankannaksille. Maaselän kannaksella oli vain II AK:n Ilmatorjuntarykmentti 13 (ItR). Aunuksen kannaksella oli yhteensä kaksi ITR:ä, V AK:n ITR 14 ja VI AK:n ITR 11. Näiden lisäksi Aunuksen kannaksella oli vielä Aunuksen Ryhmän välittömässä johdossa joitakin erillisiä ilmatorjuntayksiköitä. Karjalankannaksella puolestaan oli yhteensä kolme, III AK:n ITR 15, IV AK:n ITR 12 ja armeijakuntien selustassa ITR 3. Ilmatorjuntarykmenttien kokoonpanot ja niiden sisältämät ilmatorjuntapatterien määrät vaihtelivat huomattavasti, minkä vuoksi on syytä tarkastella yksiköiden määriä kannaksittain. Huomioitavaa on myös se, että kaikki yksiköt eivät ole samantyyppisiä, vaan ne on eri kalustolla varustettuja. Erilaisia yksiköitä olivat muun muassa kevytilmatorjuntapatteri, rautatieilmatorjuntapatteri ja panssari-ilmatorjuntapatteri. Yksiköiden tarkempi jako on esitetty liitteessä 11.¹⁹⁹

Ilmatorjuntajoukkoja oli varsin vähän, ja suojaustehtäviä sekä suojattavia kohteita oli puolestaan melko paljon. Tavanomaisten ilmatorjuntajoukkojen lisäksi kuljetuksia suojasi kaksi rautatieilmatorjuntapatteria. Kenttäarmeijan kaikista ilmatorjuntajoukoista noin kolmannes oli jatkuvasti sitoutunut joukkojen siirtojen suojaustehtäviin. Rautatieilmatorjuntajoukot erosivat tavanomaisista joukoista kalustonsa vuoksi. Kalustona oli rautatievaunun päälle panssaroidun kuoren sisälle asennettu ilmatorjuntatykki. Näitä käytettiin muun muassa liikenteen solmukohtien suojaamisessa, sekä korvaamaan jonkin tärkeän rautatiekohteen ilmatorjuntavoimaa. Joissakin tapauksissa niitä käytettiin jopa junakuljetusten saattotehtävissä. Niiden merkitys rautatiekuljetusten suojaamisessa oli kuitenkin tavanomaisia joukkoja pienempi vähäisen määrän vuoksi. Suurimmassa asemassa joukkojen siirron onnistumisessa olivat tavanomaiset kevyet ilmatorjuntapatterit, koska suurin osa raskaista ilmatorjuntajoukoista oli ryhmitetty kauemmas suomalaisten joukkojen selustaan.²⁰⁰

Ilmatorjuntajoukkojen tehtävät joukkojen siirtoihin liittyen olivat eri joukkojen ja erilaisten kohteiden, kuten rautatieasemien, siltojen ja rautateiden suojaaminen. Tavoite oli, että joukkojen siirrot voitaisiin suorittaa ilman tappioita tai viivästyksiä. Tässä tehtävässä onnistuminen

¹⁹⁷ Kilpeläinen, s. 26.

¹⁹⁸ Ibid s. 55.

¹⁹⁹ Ibid. liite 14.

²⁰⁰ Ibid. s. 55.

ei ollut helppoa useiden ongelmien vuoksi.²⁰¹ Näistä merkittävimminä ongelmina olivat muun muassa puute tykkien vetäjistä, huonot viestiyhteydet, heikko ampumatarviketilanne ja liikuvien rautatieilmatorjuntajoukkojen johtamisvaikeudet. Lisäksi yhtenä ongelmana oli ilmatorjunnan järjestäminen Karjalankannaksella purkuasemille, koska nopeasti muuttuvan tilanteen vuoksi ei voitu varmuudella tietää, mille asemalle junat lopulta puretaan. Toisaalta ongelmana oli myös raskaan ilmatorjuntakaluston puute, jonka vuoksi neuvostoilmavoimat kykenivät pommittamaan muun muassa ratapihoja kevyen ilmatorjuntakaluston kantaman ulkopuolelta.²⁰²

Neuvostojoukkojen ilmahyökkäykset kohdistuivat pääasiassa rautatieasemia, lastaus- ja purkupaikkoja, sekä liikenteen solmukohtia vastaan. Tämän vuoksi ilmatorjunnan järjestäminen edes välttävällä tasolla oli mahdollista tavanomaisilla ilmatorjuntajoukoilla. Nämä joukot asetettiin puolustukseen ennalta katsottujen tärkeiden kohteiden suojaksi. Tätä suojausta täydennettiin rautatieilmatorjuntajoukoilla. Mikäli neuvostohyökkäykset olisivat kohdistuneet pääasiassa liikkuvia junia kohtaan, niin tällöin suojauksen toteuttaminen tavanomaisilla joukoilla ei olisi onnistunut niin menestyksekkäästi.²⁰³

Ilmatorjuntajoukkojen aikaan saamia vaikutuksia on vaikea tarkastella, koska niiden pudottamista neuvostokoneista ei ole varmuudella tarkkoja lukumääriä. Kokonaisuudessaan strategisten joukkojen siirtojen aikana ilmatorjuntajoukot ampuivat alas noin 320 neuvostokonetta. Näistä noin 20 % tehtiin rautatiekohteilla tai niiden läheisyydessä, joten suoranaiset vaikutukset ovat ilmiselvästi todettavissa. Lisäksi tulee muistaa, että toisinaan pelkkä ilmatorjuntajoukkojen läsnäolo riittää kohteen suojaamiseen. Tällöin on saavutettu riittävä pelotevaikutus kohteen suojaamiseksi. Neuvostoilmavoimien havaittiin karttavan sellaisia alueita, joissa suomalaisilla oli vahva ilmapuolustus.²⁰⁴ Ilmatorjuntajoukkojen onnistumista tehtävässään on helppo tarkastella lopputuloksen kautta. Näiden joukkojen tavoite oli suojata siirtymisiä siten, että tappioita tai merkittäviä viivästymisiä ei tulisi. Ilmatorjuntajoukot onnistuivat tässä, sillä siirrettävät joukot, 4. ja 6. D mukaan lukien, siirtyivät Karjalankannakselle ilman suurempia tappioita tai vihollisen ilmavoimien aiheuttamia viivästyksiä.

Neuvostoliiton ilmavoimat kykenivät omalla toiminnallaan vaikuttamaan siirtojen suorittamiseen, mutta tappioita ne eivät saaneet aikaan kuin vain vähän. Vihollisen ilmavoimien ylivoi-

²⁰¹ Kilpeläinen, s. 55.

²⁰² Ibid. s. 42. Näin oli muun muassa Viipurin pommituksissa, joissa pommituskorkeuksina käytettiin 4000-4500 metriä.

²⁰³ Ibid. s. 73.

²⁰⁴ Ibid. s. 77.

ma ja aktiivinen toiminta etenkin etulinjassa saivat taaempanakin liikkuvat joukot varautumaan ilmauhkaan. Tämä aiheutti rasitteita joukoille ilmavalvonnan ja omasuojailmatorjunnan järjestelyiden osalta. Tämä vaikutti myös ilmatorjuntajoukkojen sijoitteluun. Nämä kaikki olivat rasitteita, joita pelkkä ilmaiskun uhka sai aikaan. Kuten on jo mainittu, niin neuvostoilmavoimien varsinaiset tulokset 4. ja 6. D:n siirtojen häiritsemiseksi jäivät varsin vähäiseksi.

5 JOHTOPÄÄTÖKSET

Kuinka Maaselän kannaksen joukot loppujen lopuksi suorittivat oman siirtymisensä? Maaselän kannakselta siirtyneiden 4. ja 6. D:n siirtymisen vaihteita voi tutkia parhaiten sotapäiväkirjojen avulla. 4. D:n arkistoista tietoa löytyy niin sotapäiväkirjojen, kuin taistelukertomustenkin muodossa. 6. D:n arkistot eivät ole yhtä laajat kuin 4. D:n. 6. D:n siirtymisestä ei ole selvää taistelukertomusta. Tämän vuoksi siirtymistä on tarkasteltu pääasiassa 6. D:n operatiivisen osaston sotapäiväkirjoista löytyneiden tietojen valossa. Tämän tutkimuksen tavoitteena oli selvittää siirtymisen valmistelut, ongelmat ja aikataulu, sekä miksi 4. ja 6. D siirrettiin Karjalankannakselle. Onnistuivatko näiden divisioonien siirtymiset?

Karjalankannaksella neuvostoliittolaisten suurhyökkäyksen painopisteessä olleet joukot olivat erittäin suurissa vaikeuksissa. Ne joutuivatkin vetäytymään pääasemasta nopeasti VT- asemaan ja siitä edelleen VKT- asemaan. Jo pääaseman murruttua oli selvää, että Karjalankannaksen puolustusta piti vahventaa. 4. D sai käskyn siirtyä Karjalankannakselle jo suurhyökkäyksen toisena päivänä. Käytännössä tämä tuli tapahtumaan muiden rintamien kustannuksella. 4. D siirrettiin Karjalankannakselle VT-aseman taakse VT-asemaan syntyneen murren rajoittamiseksi. VT-aseman murruttua Karjalankannasta piti edelleen vahventaa, joten 6. D sai käskyn aloittaa siirtymisen Itä-Karjalasta Karjalankannakselle. Jo toisen yhtymän siirtäminen Maaselän kannakselta merkitsi väistämättä sitä, että Maaselän kannasta ei voitu enää pitää hallussa. 6. D oli suunniteltu käytettäväksi Karjalankannaksen puolustuksen vahventamiseen todennäköisesti VKT-asemassa.

Sitä, tuliko käskyt joukkojen siirtymisestä riittävän ajoissa, on helppo jossitella, sillä Karjalankannaksen vahventamista oli ehdotettu ylipäällikölle jo keväällä 1944. Toisaalta PM:n toimia voidaan pitää ennakoivina ja kaukonäköisinä, mikäli ottaa huomioon silloisen tilanteen. Teemu Kilpeläinen kirjoittaa omassa kadettitutkielmassaan, että PM:n suunnitelmat joukkojen siirroista Karjalankannakselle olivat kaukonäköisiä. Asia oli kuitenkin toisin. Keväällä 1944 johtosuhteita muutettiin siten, että PM vastasi suoraan muun muassa Karjalankannaksesta. Tämä muutos osoittautui epäonnistuneeksi, sillä suurhyökkäyksen aikana nopeat tilanteen muutokset johtivat siihen, että PM:n tilannekuva oli jatkuvasti todellista tilannetta jäljessä. Näin ollen myös päätöksenteko oli liian hidasta tilanteen kehitykseen nähden. Lisäksi PM oli siirtänyt vain 3. D:n Karjalankannakselle, ja PsD oli siirretty siten, että se pystyi tarvittaessa suorittamaan vastahyökkäyksen Karjalankannakselle. Kaukonäköisyys ei näkynyt selvästi myöskään joukkojen keskittämisessä. Vaikka Karjalankannas nähtiin uhanalaisimpana

suuntana ennen suurhyökkäyksen alkua, niin muut myöhemmin siirretyt divisioonat eivät saaneet edes valmistautumistehtävää Karjalankannakselle siirtymisestä.²⁰⁵ Näin ollen kaikki siirtymiset Karjalankannakselle jouduttiin suorittamaan nopealla aikataululla ja lyhyellä valmistautumisella. Tästä erinomaisena esimerkkinä on 4. D, joka oli 6.6. käsketty siirtymään Syvärille 7. D:n kanssa rintamavastuunvaihtoon - siis vain kolme päivää ennen suurhyökkäyksen alkua. Tämä osoittaa, että hyökkäyksen alku tuli yllätyksenä. Toisaalta voidaan myös todeta, että PM ei katsonut tarpeelliseksi tehdä suurempia joukkojen siirtoja, koska suurhyökkäyksen todellinen alkamispäivä ja lopullinen yllättävän suureksi osoittautunut voima olivat ainakin osittain yllätys suomalaisille. Tämä ennakoimattomuus johtunee siitä, että PM oletti pääaseman kestävänsä huomattavasti kauemmin kuin yhden vuorokauden, jolloin lisäjoukkojen ryhmittämiselle olisi riittävästi aikaa.

4. D:n siirtäminen Karjalankannakselle aikaisemmin olisi ollut mahdollista, sillä se oli reservitehtävässä Maaselän kannaksella. Näin ollen sen siirto ei olisi suoraan vaikuttanut Maaselän kannaksen etulinjan puolustukseen, eikä olisi tarkoittanut Maaselän kannaksesta luopumista. On kuitenkin huomioitava, että tällöin Maaselän kannas olisi jäänyt ilman operatiivista reserviä. Mikäli 4. D olisi siirretty aikaisemmin esimerkiksi VT-asemaan, niin sen puolustuksen järjestelyt olisivat olleet huomattavasti paremmat, kuin mitä ne lopulta olivat sen siirtyessä väärässä järjestyksessä ja erittäin kiireellisellä aikataululla täysin linnoittamattomiin asemiin VT-aseman taakse. Mikäli 4. D olisi siirretty aiemmin, niin sitä olisi voitu käyttää vastahyökkäykseen VT-asemassa Kuuterselän ja Vammelsuun välillä.

Mikäli 6. D olisi siirretty aikaisemmin Karjalankannakselle, puolustus Kannaksella olisi ollut varmasti pitävämpi. Tällöin VT-asema olisi todennäköisesti kestänyt kauemmin kuin yhden vuorokauden. 6. D:n siirto aikaisemmassa vaiheessa pois Maaselän kannakselta olisi puolestaan aiheuttanut muutoksia etulinjassa, ja olisi saattanut tarkoittaa Maaselän kannaksesta luopumista hyvinkin pienin taisteluin, koska entisestään harvat rintamalinjat olisivat venyneet vieläkin harvemmiksi. Tämä olisi saattanut tarkoittaa koko Aunuksen Karjalan joukkojen vetämistä taaempiin asemiin. Tällöin olisi jouduttu luopumaan Itä-Karjalasta liian helpolla ja tämä olisi asettanut Karjalankannaksen joukot saarroitusuhan alle. Tämä lienee pääsyyinä siihen, miksi Mannerheim ei halunnut siirtää joukkoja liian aikaisin Karjalankannakselle. Myös Aunuksen rintamalla oli sama tilanne, kuin Maaselän kannaksella. Siellä oli reservejä, joita olisi voitu siirtää jo ennen suurhyökkäystä, mutta se olisi saattanut johtaa liian nopeaan vetäy-

²⁰⁵ PM:n Spk:n liitteet, liite 746. Tosin 6.6. annetussa 4. ja 7. D:n rintamavastuunvaihto käskyssä 7. D:lle oli määritetty valmistautumistehtävä siirtymisestä PM:n reserviksi joko Karjalan tai Aunuksen kannakselle.

tymiseen. Voidaan siis todeta, että Karjalankannakselle olisi pitänyt saada vahvennuksia aiemmin, mutta joukkoja, joita olisi voitu siirtää ilman ongelmia, ei juuri ollut.

4. D:n siirtyminen kohti Karjalankannasta alkoi hankalasta asetelmasta, koska se oli käsketty siirtymään Syvärille 8.6. alkaen. Divisioonan siirtyminen keskeytettiin 10.6, jolloin PM:lta se sai käskyn siirtyä Karjalankannakselle. Osa joukoista oli jo ehtinyt Syvärille, osan ollessa vielä matkalla. Kaikki joukot eivät kuitenkaan olleet vielä edes junissa. Marssijärjestys Karjalankannakselle lähdetessä oli siis melko sekaisin ja ajan puutteen vuoksi uutta kuljetussuunnitelmaa ei ehditty tekemään. Tämä käsky aiheutti suuren osan 4. D:n ongelmista. Käsky Syvärille siirtymisestä ei kuitenkaan ollut pelkästään huono asia, sillä 4. D:n siirtoa Karjalankannakselle nopeutti se, että joukot olivat osin jo valmiiksi junissa tai ainakin valmistautumassa juniin lastautumiseen. Käskyn huono puoli oli se, että 4. D oli pakotettu siirtymään Karjalankannakselle järjestyksessä, joka ei vastannut siellä vallinneeseen tilanteeseen. Aselajijoukkojen siirto oli suunniteltu toteutettavaksi Syvärille jo ensimmäisten jalkaväkiosien jälkeen, koska aselajijoukkojen rintamavastuunvaihto kestää kauemmin kuin jalkaväkijoukkojen. Tämän vuoksi aselajijoukot saapuivat Karjalankannakselle ennen jalkaväen pääjoukkoa. Tämä johti siihen, että jalkaväen puuttuessa 4. D:n käyttöarvo oli hyvin pieni 15.-16.6. asti, jolloin jalkaväkijoukot saapuivat Karjalankannakselle.

Neuvostoliittolaisten nopea eteneminen erityisesti Karjalankannaksella aiheutti sen, että 4. D:n tehtävää ja alistussuhdetta muutettiin useaan kertaan ennen kuin se aloitti taistelut Kannaksella. Tämä johti useisiin joukkoja rasittaviin ryhmitysalueen muutoksiin ja ylimääräisiin jalkamarsseihin. Ryhmitysalueen ja tehtävän muutokset puolestaan johtivat siihen, että suunniteltuja purkuasemia jouduttiin muuttamaan. Tämä vaikutti myös ilmatorjuntajoukkojen käytön suunnitteluun, koska niiden ryhmitys suunniteltiin käytettävien asemien mukaan. VT-asemassa neuvostoliittolaisten painopiste oli Viipurin radan ja tien suunnassa. Tällä alueella olleet joukot olivat vaikeuksissa voimakkaista neuvostohyökkäyksistä johtuen. Tämän vuoksi 4. D sai käskyn siirtyä puolustukseen Kaujärven, Perkjärven ja Suulajärven tasalle juuri Viipurin radan ja tien suuntaan. 4. D sijoitettiin järkevästi, sillä juuri tässä suunnassa neuvostoliittolaiset saivat VT-aseman murrettua ja samaan aikaan kun viimeiset 4. D:n joukot olivat ryhmittymässä puolustukseen, niin se sai jo taistelukosketuksen ensimmäisiin neuvostojoukkoihin.

4. D siirtyminen kohti Karjalankannasta alkoi 10.6. Viimeisetkin 4. D:n joukot olivat Karjalankannaksella 17.6, eli 4. D:n siirto kesti kokonaisuudessaan kahdeksan vuorokautta. Kulje-

tukseen tarvittiin kaiken kaikkiaan 28 junaa ja 1116 vaunua. Mikäli 4. D:n taistelukertomuksen liitteenä oleva kuljetustaulukko pitää paikkansa, niin enimmillään kuljetus kesti jopa yli 80 tuntia ja alimmillaan 19 tuntia.²⁰⁶ Keksimääräisesti junakuljetukset kestivät jopa noin 50 tuntia. Matkaa oli noin 550-650 kilometriä. Siirtymisen yllättävän pitkä kesto johtunee ruuhkista ja heikossa kunnossa olleiden ratojen alhaisista liikennöintinopeuksista. Autokuljetukset olivat huomattavasti nopeampia kuin junakuljetukset. Autokuljetus kesti alle vuorokauden. Tästä esimerkkinä on 4. D:n etukomentoportaan siirtyminen, joka alkoi Äänislinnasta 11.6. ja oli perillä jo samana iltana. Tuohon aikaan ajoneuvokaluston ja polttoaineen säästämiseksi ajoneuvojen ylimääräinen liikenne ja etenkin pitkät siirtymiset olivat kielletty. Lisäksi ajoneuvokalustoa oli liian vähän koko divisioonan siirtoon. Näin ollen 4. D:n siirto piti suorittaa junilla, joka oli tuon ajan kaluston suorituskyyvyn, ja myös ohjesääntöjen mukaan oikea ratkaisu. Voidaan siis todeta, että mikäli autoja ja polttoainetta olisi ollut riittävästi, niin kuljetukset olisi ollut syytä tehdä maanteitse.

VT-aseman murruttua 6. D sai käskyn siirtyä Karjalankannakselle. 6. D sai esikäskyn siirtymisestä 16.6. ja se aloitti siirtymisensä ensimmäisillä joukoilla jo 17.6. Tämä oli erittäin nopea toimintaa, sillä 6. D ei ollut reservissä, vaan etulinjassa. Etulinjasta siirtyminen aiheutti myös ylimääräisiä järjestelyjä, koska muiden joukkojen tuli ottaa vastuulleen 6. D:n lohko. Muut joukot suojasivat ja vetäytyivät samaan aikaan kun 6. D aloitti jalka-, polkupyörä- ja ajoneuvomarssit kohti lastausasemia. Vaikka käsky siirtymisestä oli tullut jo 17.6, niin ensimmäinen juna lähti liikkeelle vasta 23.6, koska divisioona ei saanut aikaisemmin junia käyttöönsä. Toisaalta divisioona tarvitsi hieman aikaa, koska sen piti marssia pois etulinjasta lastausasemille. Divisioona ei saanut käyttöönsä sille luvattua kymmentä junaa vuorokaudessa, vaan sen joukkoja sisältäviä junia lähti päivässä liikkeelle enimmillään kuusi. Lähes koko divisioonan joukot olivat perillä 30.6. ja viimeinenkin 6. D:n joukko oli perillä Karjalankannaksella 3.7.

6. D:n siirtyminen kesti kokonaisuudessaan 16-17 vuorokautta.²⁰⁷ Junia 6. D:n siirtymiseen tarvittiin 24, vaunujen lukumäärän ollessa 891. 6. D:n sotapäiväkirjojen mukaan junakuljetus kesti keskimäärin noin 30-50 tuntia riippuen lähtöasemasta. Mitä myöhäisemmässä vaiheessa joukot aloittivat siirtymisen, sitä pidemmälle ne olivat ehtineet marssia maanteitse ja näin ol-

²⁰⁶ On kuitenkin todennäköistä, että tässä on tapahtunut virhe, jolloin nopein kuljetus olisi ollut 30 tunnin luokkaa. Olisihan se merkillistä, että yksi juna kykenee siirtymään alle vuorokaudessa, kun pääjoukolta matkaan kului yli kaksi vuorokautta. Etenkin kun mitään merkintöjä erityisistä viivytävistä tekijöistä ei ole.

²⁰⁷ Metsälammen ja Sarmanteen mukaan kuljetukset päättyivät jo 30.6, mutta 6. DE:n OpOs:n Spk:ssa on merkintä, jonka mukaan yksi pataljoona JR 35:stä saapui Jääskeen vasta 3.7.

len myös junakuljetukseen käytetty aika väheni huomattavasti. Junamatkan pituus vaihteli lastaus- ja purkuasemasta riippuen 300 kilometristä aina 500 kilometriin. 6. D:n osalta junakuljetuksen kesto ei vaihdellut samalla tavalla kuin 4. D:lla, koska 4. D:n joukkojen sekä lähtö-, että tuloasema vaihtelivat huomattavasti enemmän kuin 6. D:lla. Osa 6. D:n joukoista siirtyi koko matkan autoilla, sillä se oli kaluston puolesta mahdollisista ja toisaalta se oli myös nopeampi tapa siirtyä Karjalankannakselle. Autokuljetuksena matka kesti Suojärveltä Jääskeen noin 11,5 tuntia, siis huomattavasti vähemmän kuin junalla.

Miksi 4. D:n siirto oli 6. D:n siirtoa nopeampi? Näin oli siitä syystä, että 4. D oli lähempänä rautatieasemia ja ennen kaikkea se oli reservitehtävässä. 4. D:lla oli jo valmis kuljetussuunnitelma ja sen joukot olivat osittain jo lastautuneet juniin tai olivat vähintäänkin marssimassa kohti sille käskettyä lastausasemaa. Vaikkakin kuljetussuunnitelma oli suunniteltu eri määrnpäättä varten, niin siitä huolimatta se toimi välttävästi myös Karjalankannakselle siirryttäessä. Lisäksi 4. D:n siirtymistä helpotti se, että divisioonana oli reservinä melko kaukana etulinjasta. Siksi sen ei tarvinnut varautua jatkuvaan vihollisuhkaan tai tykistökeskityksiin. Näin ollen sen ainoaksi uhkaksi jäivät vihollisen kaukopartiot ja ilmavihollinen. 4. D:n siirtoa hidasti kuitenkin hieman se, että se oli jo osittain ehtinyt marssia Syvärille.

Kesällä 1944 siirretyistä divisioonista 4. D oli nopein, kun taas 6. D oli sen sijaan kaikkein hitain Itä-Karjalasta siirretyistä divisioonista. Tämä ei johdu ainakaan matkasta, sillä se oli pääpiirteittäin sama joukosta riippumatta. 6. D:lla sen sijaan ei ollut vakavia ongelmia siirtymisessä. Vaikka 6. D:n siirtoon tarvittavien junien määrä oli toiseksi pienin, niin siitä huolimatta sillä meni siirtymiseen paljon aikaa. Syynä tähän on muun muassa se, että 6. D piti irrottaa etulinjasta ja toiseksi sen joukkojen piti suorittaa pitkät marssit lähtöalueelta lastausasemalle. Yhtenä syynä oli jo aikaisemminkin mainittu kuljetuskaluston puute.

Vaikka ero koko siirtymiseen käytettävässä ajassa on kahdeksan vuorokautta, niin junakuljetuksen kestossa ei ole kuitenkaan niin paljon eroa, sillä 4. D:n junakuljetukset kestivät kahdeksan vuorokautta ja 6. D:lla vain 2-3 vuorokautta enemmän. Tosin 6. D:n pääjoukolla junakuljetukset kestivät noin kahdeksan vuorokautta eli saman verran kuin 4. D:lla. Divisioonien kuljetuksiin tarvittavien junien määrässä oli eroa 4 junan tai 225 vaunun verran. Ero johtunee siitä, että 6. D:n joukoista kaksi tykkikomppaniaa ja yksi kevyt patteristo siirtyivät autoilla Karjalankannakselle. Myös divisioonien vahvuuksissa oli tuohon aikaan eroja erilaisten tappioiden ja alistuksien vuoksi, siksi myös junien tarve vaihteli paljon divisioonasta riippuen.

Kaiken kaikkiaan voidaan todeta, että 4. ja 6. D:n siirron suorituseriaa olivat varsin saman kaltaisia. Joukkojen marssijärjestys oli hyvin samanlainen, pois lukien 4. D:n osalta jalkaväen pääosien siirtyminen vasta aselajijoukkojen jälkeen. Pääperiaate oli kuitenkin se, että ensin uudelle alueelle tuli saada jalkaväen pääosat, jonka perässä heti tärkeimmät aselajijoukot, kuten tykistö- ja viestijoukot, sekä kenties myös pioneerijoukkoja. Divisioonan esikunta, tai vähintäänkin etukomentoporras, siirtyi uudelle alueelle jo aivan ensimmäisten osien joukossa. Viimeisenä siirrettiin vähemmän tärkeitä joukot, kuten auto-osastot, KssK:t ja muut vastaavat.

Siirtymisen aikana 4. ja 6. D:n suurimmat ongelmat olivat ajan puute, kuljetuskaluston vähäinen määrä ja ennen kaikkea rautateiden heikko kunto. PM ei ollut juuri millään tavalla ennakoinut kyseisten yhtymien siirtoa Karjalankannakselle. Tämän vuoksi molemmat näistä divisioonista joutuivat siirtymään erittäin nopein valmisteluin ja kiireellisellä aikataululla. 4. D:n kohdalla tämä tarkoitti sitä, että Syvärille siirtymistä varten tehtyä kuljetussuunnitelmaa ei ehditty muuttaa, vaan siirtyminen Karjalankannakselle tuli tehdä vanhan kuljetussuunnitelman mukaan. Tämä aiheutti edellä mainittujen ongelmien lisäksi myös sen, että Syvärille ehtineet joukot joutuivat suorittamaan turhaan pitkiä jalkamarsseja päästäkseen takaisin kuorma-asemille. Myös ajoneuvojen siirrossa oli ongelmia, sillä Syvärille laaditun kuljetussuunnitelman mukaisesti ajoneuvot oli lastattu yhteen junaan siirtoa varten. Tämä juna saapui Karjalankannakselle vasta 15.6. Ensimmäiset joukot saapuivat 11.6, joten useat joukot joutuivat olemaan muutamia päiviä ilman autokuljetusten ja niiden sisällä olleiden välttämättömien tarvikkeiden tukea. Nämä kaikki aiheuttivat sen, että 4. D ei voitu käyttää Karjalankannaksella tehokkaimmalla mahdollisella tavalla sen siirtymisen alkuvaiheessa.

Ongelmatekijöitä 6. D:n siirtymisen aikana oli vähän, vaikka ajan ja kuljetuskapasiteetin puute, sekä Itä-Karjalan ratojen heikko kunto olivat myös tämän yhtymän haasteina. 6. D:n kohdalla aika muodostui ongelmaksi erityisesti sen vuoksi, että suurhyökkäyksen alettua neuvostoliittolaiset painostivat suomalaisia perääntymään kaikilla rintamilla. Neuvostoliittolaisten hyökkäyksen torjuminen vaati nopeasti lisävoimia, jonka vuoksi myös 6. D:n siirtymisellä oli kiire. Neuvostoliittolaisten eteneminen Aunuksen kannaksella sai suomalaiset perääntymään nopeasti, koska käytännössä kaikki AunR:n reservit oli käsketty siirtymään Karjalankannakselle. AunR:llä ei siis ollut enää resursseja torjua neuvostoliittolaisten hyökkäystä. Nopea vetäytyminen aiheutti Itä-Karjalasta siirtyville joukoille paineen siirtyä entistä nopeammin, koska oli vaarana, että radat ja asemat joutuisivat neuvostoliittolaisten haltuun.

Ongelmana oli Itä-Karjalasta Karjalankannakselle johtavien rautateiden heikko kunto. Tilannetta ei suinkaan helpottanut se, että ratoja Itä-Karjalasta Karjalankannakselle kulki vain yksi. Rautatiet olivat olleet kovan rasituksen alla koko sodan ajan. Ratojen heikko kunto laski huomattavasti liikennöintinopeutta, sen ollessa alimmillaan vain 40 kilometriä tunnissa. Tämä luonnollisesti hidasti kuljetuksia ja asetti radoilla liikkuvat joukot ilmauhan alle entistäkin pidemmäksi aikaa. Erityisenä ongelmana oli Jänisjärven ja Matkaselän välinen 25 kilometrin rataosuus, joka yhdisti kaikki Itä-Karjalasta Sisä-Suomeen kulkevat radat. Kun tästä kapeikosta piti kuljettaa koko Itä-Karjalasta Sisä-Suomeen ja Karjalankannakselle menevät junat on selvää, että yhtälö on toimimaton. Kapeikon läpi piti kuljettaa joukot, huoltokuljetukset, evakuoinnit ja kaupankäyntiin liittyvät junat. Näin ollen kyseinen rataosuus oli jatkuvassa käytössä koko 1944 kesäkuun ajan. Siviilikuljetukset eivät kuitenkaan estäneet tai hidastaneet 4. ja 6. D:n siirtoa, koska sotilaskuljetukset oli asetettu kuljetuksien etusijalle.

4. ja 6. D:n joukkoja meni enimmillään 6-8 junaa vuorokaudessa. Joten 10-12 junaa kulki kapeikon läpi joko Sisä-Suomeen tai Karjalankannakselle. Nämä kuljetukset olivat varmasti välttämättömiä huoltokuljetuksia, mutta siitä huolimatta niistä olisi voinut antaa esimerkiksi kaksi kuljetusta enemmän vuorokaudessa 4. ja 6. D:n käyttöön. Tässä vaiheessa tulee todeta, että tutkijalla ei ole tarkkaa tietoa näiden muiden kuljetuksien sisällöstä, joten varmuudella ei voi sanoa olisiko niitä voinut antaa siirrettävien divisioonien käyttöön. Toisaalta voidaan kysyä, että mikä olisi voinut olla tärkeämpi kuljetus, kuin Karjalankannakselle siirrettävät joukot. Kyse olisi ollut kuljetuksien tarkemmasta priorisoinnista. Tällä tavoin divisioonat olisi saatu siirrettyä 1-3 vuorokautta nopeammin. Tästä esimerkkinä on muun muassa se, että 6. D sai käskyn siirtymisestä 17.6, mutta ensimmäinen junakuljetus lähti vasta 23.6. Junia olisi voitu antaa aikaisemmin 6. D:n käyttöön. Kuten olen edellä todennut, niin aikatekijät eivät kuitenkaan estäneet 4. ja 6. D täyttämästä sille annettua tehtävää Karjalankannaksella.

Junien määrän lisäys ei olisi vaikuttanut merkittävästi 4. D siirtymisen nopeuteen, koska sille oli jo varattu tarvittava määrä junia käyttöön Syvärille siirtymistä varten ja näin ollen sen kuljetussuunnitelma oli laadittu sen mukaisesti. Siirtosuunnitelmaa tehtäessä 4. D:lle luvattiin enintään kolme junasuoritusta vuorokaudessa. Kun joukko käskettiin siirtymään Karjalankannakselle, niin sen junien määrää lisättiin siten, että parhaimmillaan päivässä lähti liikkeelle kuusi junaa. Vaikka 4. D:lle olisi luvattu vielä enemmän junia käyttöön, niin kuljetukset olisivat saattaneet nopeutua vain hieman. Tämä tarkoittaa sitä, että 4. D:lle olisi pitänyt antaa enemmän junia käyttöön jo siinä vaiheessa, kun 4. D suunnitteli yhtymän siirtymisen Syvärille, koska tällöin joukot olisivat aloittaneet siirtymisen ja junalastaukseen valmistautumisen jo

aiemmin. Tämä olisi mahdollistanut joukkojen nopeamman siirtymisen Karjalankannakselle. Tästä johtopäätöksenä voidaan sanoa, että koko 4. D:n siirtymisen suurimmat ongelmat aiheutuivat käskystä, jonka mukaan sen tuli 8.6. alkaen siirtyä Syvärille rintamavastuunvaihtoon.

Mikäli 6. D olisi saanut heti siirtymiskäskyn jälkeen riittävästi junia käyttöönsä, niin siirtymisen olisi voitu suorittaa nopeammin. Luvatut kymmenen junaa päivässä olisi ollut erittäin suuri määrä. Tällöin junien lastaukset olisi suoritettu usealla asemalla ja myös purkaminen olisi pitänyt suorittaa useammalla asemalla. Näin oli ilmeisesti myös alun perin suunniteltu, sillä 6. D:n joukot käskettiin usealle eri asemalle lastattavaksi. Ongelmana oli se, että tuolloin ei ollut vielä junia joihin lastautua. Käytännössä 6. D:n junia lähti päivässä enimmillään vain kuusi. Mikäli kuljetuskapasiteettia olisi ollut enemmän käytössä, niin JR 12 ja muut ensimmäisenä siirretyt joukot olisivat olleet kannaksella todennäköisesti jo 24. tai jopa 23. päivä kesäkuuta. Olisiko 6. D:n tärkeimmät osat saatu tällöin Karjalankannakselle jo niin nopeasti, että sitä olisi voitu käyttää esimerkiksi Viipurin takaisinvaltaamiseen, tai Talin alueen puolustuksen vahventamiseen. Nämä ovat asioita, jotka olisivat saattaneet ratkaisevasti muuttaa taisteluiden kulkua VKT-asemassa. Toisaalta voi myös miettiä olisiko tästä ollut hyötyä, sillä vaikka esimerkiksi Viipuri olisikin saatu vallattua takaisin, niin neuvostoliittolaiset olisivat todennäköisesti vaatineet sitä joka tapauksessa itselleen myöhemmin solmitussa rauhansopimuksessa.

Metsälampi ja Sarmanne kirjoittavat, että suuremman junakaluston luovuttaminen siirrettävien divisioonien käyttöön olisi ollut mahdollista, mutta siitä ei olisi ollut hyötyä, koska Jänijärven kapeikosta ei voinut kulkea enempää junia vuorokaudessa. Kun vertaa, 4. ja 6. D:n päivittäisiä kuljetusmääriä kapeikon vuorokausittaiseen läpimenokykyyn, niin voi todeta, että asia ei ole aivan niin kuin Sarmanne ja Metsälampi toteavat. Mikäli junia olisi annettu enemmän divisioonien käyttöön ja kapeikon läpi kulkevan liikenteen priorisointi olisi tehty siten, että siirrettyjen divisioonien junia olisi voinut kulkea kapeikon läpi useammin vuorokaudessa, niin tällöin kuljetuksia olisi voitu nopeuttaa. Tällä olisi voinut olla huomattava merkitys Karjalankannaksen puolustukselle.

Neuvostoarmeijan joukot eivät juuri suoranaisesti vaikuttaneet 4. tai 6. D:n siirtoihin. Maa-joukot aiheuttivat ongelmia lähinnä välillisesti etenemällä Karjalan ja Aunuksen kannaksilla niin nopeasti, että 4. ja 6. D:lle tuli kiire siirtyä. Neuvostoliittolaisten nopea eteneminen Karjalan kannaksella aiheutti etenkin 4. D:n kohdalla sen, että 4. D:n tehtävää muutettiin useaan kertaan. Neuvostoliittolaisten nopea eteneminen Aunuksen kannakselle taas vaikutti enemmän

6. D:n siirtoon, koska suomalaisten nopea perääntyminen edellytti myös 6. D:n nopeata siirtoa. Neuvostoilmavoimat vaikuttivat myös siirtymisiin, vaikkakin todellinen vaikutus oli melko vähäistä. Näin oli sitä syystä, että suomalaiset olivat onnistuneet järjestämään vähäisillä joukoillaan yllättävän tehokkaan ilmapuolustuksen rautatieverkon suojaksi. Suomalaisten ilmatorjuntajoukoista käytännössä kolmannes oli koko ajan sitoutunut rautatie- ja tieverkon suojaamiseen. Yhtenä syynä siihen, miksi neuvostoliiton ilmavoimat eivät juuri vaikuttaneet 4. ja 6. D:n siirtoihin, oli se että neuvostoilmavojien painopiste oli etulinjan taisteluiden tukemisessa. Ilmahyökkäyksiä tehtiin jonkin verran myös reservejä ja liikenneverkon solmu-kohtia vastaan, mutta huomattavasti vähäisemmässä määrin kuin etulinjan joukkoja vastaan. Tämän vuoksi vähäiset suomalaiset ilmatorjuntajoukot riittivät liikenneverkon puolustamiseen.

4. D:n ensimmäisenä tehtävän oli ryhmittäytyä puolustukseen VT-aseman taakse Viipurin radan ja tien suuntaan. Tältä alueelta se jatkoi viivytystaistelua kohti VKT-asemaa. Tämä viivytystaistelu oli äärimmäisen tärkeää, jotta saatiin hankittua riittävästi aikaa lisäjoukoille, jotka olivat siirtymässä kohti Karjalankannasta. 4. D päätyi VKT-aseman edessä käytyjen viivytystaisteluiden jälkeen VKT-asemaan Talin itäpuoliselle lohkolle. Sen länsipuolella puolustuksesta vastasi 18. D, kunnes neuvostoliittolaiset onnistuivat saamaan syvän murron näiden kahden divisioonan saumaan. Murto laajeni lopulta aina Ihantalaan saakka. Tämän murron rajoittamiseksi saapui viime hetkellä 6. D. Mikäli 6. D ei olisi siirretty, niin voidaan olettaa, että VKT-aseman puolustus olisi murtunut. Sillä Talin ja Ihantalan alueen puolustus oli murtumaisillaan ennen kuin 6. D tuli alueelle. Murron jälkeen hyökkääjälle olisi auennut useat eri hyökkäysreitit aina Helsinkiin asti. Voidaan siis todeta, että sekä 4 D:n, että 6. D:n siirtäminen oli ehdottoman tärkeää.

Kun pohditaan onnistuivatko 4. ja 6. D:n siirtymiset, niin tulee ensin miettiä, mikä voisi olla onnistuneen siirtymisen määritelmä. Periaatteessa siirtymisen tavoitteena on se, että joukko kykenee siirtymään paikasta A paikkaan B määrävahvuksena ja määrääjassa. Tässä tapauksessa onnistuneen siirtymisen voisi määritellä seuraavalla tavalla: divisioonan siirtyminen on onnistunut, kun yhtymä kykenee siirtymään vanhalta toiminta-alueelta uudelle kokematta suuria mies- tai kalustotappioita ja siinä määrin määrääjassa, että se kykenee täyttämään sille käsketyt tehtävät. Edellä esitettyjen lähteiden valossa tarkasteltuna 4. ja 6. D:n siirtymiset tapahtuivat juuri edellä mainitun määritelmän mukaisesti. Mies- ja kalustotappioita ei merkittävästi tullut. 4. D kärsi vain pieniä tappioita ilmapommituksissa Leipäsuon ja Kämärän asemilla. Vaikka 4. D:lla oli ongelmia, eikä sitä voitu heti käyttää tehokkaasti Kannaksella, niin se

osoittautui kuitenkin korvaamattomaksi avuksi VT- ja VKT-aseman viivytystaisteluissa, sekä myöhemmin Talin itäpuolisen alueen puolustamisessa. 6. D puolestaan ei kärsinyt siirtymisen aikana tappioita, eikä sillä ollut vastaavia ongelmia, kuin 4. D:lla. 6. D ehti viime hetkellä Ihantalan alueelle syntyneen murren tulpaksi estämään kenties lopullisen murren syntymisen. 6. D oli pääosillaan perillä Karjalankannaksella 30.6, jolloin taistelut olivat kiivaimmillaan.

4. ja 6. D siirtyivät Maaselän kannaksen rauhallisista olosuhteista Karjalankannaksen raskaisiin taisteluihin onnistuneesti. VKT-asema taipui Talista Ihantalaan, mutta se ei murtunut. Taistelut kääntyivät lopulta Suomen torjuntavoitoksi.

6 LÄHTEET

1. JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET

1.1 Sota-arkisto (SArk), 1.1.2008 alkaen Kansallisarkiston Sörnäisten toimipiste.

1.1.2 Armeijakunnat

II Armeijakunnan esikunnan operatiivisen osaston sotapäiväkirjan liitteet, SArk 4175–4180.

IV Armeijakunnan Operatiivisen osaston sotapäiväkirjan liitteet, SArk 4380.

1.1.3 Yhtymät

4. Divisioonan taistelukertomus. Karjalankannaksen viivytystaisteluista ajalta 6.6.-20.6.1944, SArk 5386.

4. Divisioonan Karjalankannaksen viivytystaisteluissa 10.-20.6.1944, SArk 5387.

4. Divisioonan esikunnan Operatiivisen osaston sotapäiväkirjan liitteet 1.1.-19.11.1944, SArk 5426.

6. Divisioonan operatiivisen osaston sotapäiväkirja 1.1–17.9.1944, SArk 5523.

1.2 Sotahistorian Laitos

1.2.1 Päämaja

Päämajan sotapäiväkirjan liitteet 701-800, 23.2-16.6.1944.

1.2.2 Neuvostoliittolaisten arkistolähteiden suomennoksia (Suomentanut Matti Aaltonen)

13. Ilma-armeijan esikunnan katsaus kesäk. 1944.

Karjalan Rintaman esikunnan kertomus Syvärin-Sortavalan operaatiosta 21.6.-10.8.44. (Otteita)

Otteita Leningradin Rintaman taistelukertomuksesta kesältä 1944.

Leningradin Rintaman esikunnan sotapäiväkirja kesäkuulta 1944. (Otteita liitteistä 5-8)

2. JULKAISTUT LÄHTEET JA TUTKIMUKSET

Ahokas Osmo: Karjalan kannaksen evakuointi. Pilot-kustannus Oy, 2004.

Antila Olavi: Suomi suursodassa. Gummerus Oy, Jyväskylä 1988.

Berggren Teuvo: (Suomen kartta) Teoksessa Suomi sodassa. Otavan painolaitokset, Keuruu 1982.

Frey S: ``Valko-Mustat`` Kannaksen suurtaisteluissa 1944. US:n viikkolehti 5.9.1954.

Halsti, Wolf H: Suomen sota 1939–1945 (kolmas osa), ratkaisu 1944. Otava, Keuruu 1957.

Iskanius Markku: Suomen kuljetusjärjestelmän kehitys toisen maailmansodan aikana. Sotahistorian laitoksen julkaisusarja 1 N:o 8. Edita Oyj, Helsinki 2004.

Kesseli Pasi: Ihantalan-Juustilan joukkojen puolustus alkoi vakiintua 1.7. Teoksessa Itsenäisyyden puolustajat, Sodan taisteluja 2, Jatkosota. WS Bookwell Oy, Porvoo 2005.

Kilpeläinen Teemu: Ilmatorjunnan osuus Itä-Karjalasta Karjalankannakselle siirrettyjen joukkojen rautatiekuljetusten suojaamisessa kesällä 1944. Kadettikurssin tutkielma. Maanpuolustuskorkeakoulu 2000.

Kohvakka, Mikko: Jatkosodan suomalaisjoukot ja niiden komentajat. Teoksessa Jatkosodan tiellä. Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian Laitoksen ja Sotamuseon julkaisuja. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 2004.

Koskimaa Matti: Talin-Ihantalan suurtaistelu. Teoksessa Jatkosodan taistelut. Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian Laitoksen julkaisuja. Gummerus Kirjapaino Oy, Saarijärvi 2002.

Koskimaa, Matti: Veitsenterällä, Vetäytyminen länsi-kannakselta ja Talin – Ihantalan suurtaistelut kesällä 1944. WSOY, Porvoo 1993.

Kronlund Jarl ja Heiskanen Raimo: Suurhyökkäystä pidettiin mahdollisena mutta ei todennäköisenä. Teoksessa Jatkosodan historia 4. Sotatieteen Laitoksen julkaisuja. WSOY, Porvoo 1993.

Kuussaari Eero, Kronlund Jarl, Suninen Jouni: Ihantalan puolustusvaihe. Teoksessa Jatkosodan historia 5. Sotatieteen Laitoksen julkaisuja. WSOY, Porvoo 1992.

Kuussaari Eero, Suninen Jouni: Kannaksen joukot vetäytyvät VKT-linjalle ja ryhmittyvät puolustukseen. Teoksessa Jatkosodan historia 4. Sotatieteen Laitoksen julkaisuja. WSOY, Porvoo 1993.

Laine Antti: Suur-Suomen kahdet kasvot. Kustannusosakeyhtiö Otava, Keuruu 1982.

Laine Antti: Vetäytyminen Itä-Karjalasta. Teoksessa Suomi sodassa. Otavan painolaitokset, Keuruu 1982.

Lappi Ahti: Kenttäarmeijan ilmatorjunta ratkaisutaisteluissa 1944. Sotahistoriallinen aikakausikirja N:o 24. RT-Print Oy, Pieksamäki 2005.

Metsälampi E: Joukkojen siirrot Karjalan kannakselle kesällä 1944; tutkielma strategisen painopisteen siirrosta meikäläisissä olosuhteissa, Sotakorkeakoulun diplomityö, 1952.

Moisala U.E. – Alanen Pentti: Kun hyökkääjän tie suljettiin. Sotatieteenlaitoksen julkaisuja 26. Kuutospaino, Helsinki 1988.

Oesch, K. L: Suomen kohtalon ratkaisu kannaksella v. 1944. Otava, Helsinki 1957.

Pennanen Keijo: Rautateiden korjaustoiminta viime sodissamme. Tiede ja Ase, Suomen Sotatieteellisen Seuran vuosijulkaisu N:o 39. Pohjois-Karjalan Kirjapaino Oy, Joensuu 1981.

Plitz Martti: Ajoneuvokalusto Jatkosodassa. Teoksessa Jatkosodan tiellä. Maanpuolustuskorkeakoulun Sotahistorian Laitoksen ja Sotamuseon julkaisuja. Gummerus Kirjapaino Oy, Jyväskylä 2004.

Raunio Ari: Sotatoimet, Suomen sotien 1939-45 kulku kartoin. Genimap Oy, 2004.

Sarmanne Kai: Strategiset (keskityskuljetuksiin ja suuriin ryhmittymämuutoksiin liittyvät) joukkojen siirrot viime sodissamme. Tiede ja Ase, Suomen Sotatieteellisen Seuran vuosijulkaisu nro 20. Länsi-Savon Kirjapaino, Mikkeli 1962.

Simonen Seppo: Karjalaisten kova kohtalo. Teoksessa Suomi taisteli 5. WSOY, Porvoo 1979.

Sinerna Martti: Kelirikkotaistelut Syvärillä. Teoksessa Suomi sodassa. Kustannusosakeyhtiö Otavan painolaitokset, Keuruu 1982.

Tiihonen Tapio: Karjalan kannaksen suurtaistelut kesällä 1944. Yliopistopaino, Helsinki 2000.

Tuhkanen L.A.E: Sotilaskuljetusorganisaatiomme(rautatiet) kehitys ja rautatielaitoksemme mahdollisuudet suoriutua v. 1939-45 sotien vaatimista kuljetuksista, 1946. Sotatieteellinen neuvottelukunta, tutkimustyökokoelma, StietNK 1/74.

Turtola Martti: Jääkärikenraali Einar Vihma, Ihantalan taistelun ratkaisija. Otavan Kirjapaino Oy, Keuruu 2005.

Vuorenmaa Anssi, Niitemaa Vilho: Vetäytyminen Maaselän kannakselta. Teoksessa Jatkosodan historia 5. Sotatieteen Laitoksen julkaisuja. WSOY, Porvoo 1992.

3. MUUT LÄHTEET

Manninen Ohto: Taistelu paljasti hyökkääjän voimat kesällä 1944. Artikkelit Sotahistorian laitoksen hallussa.

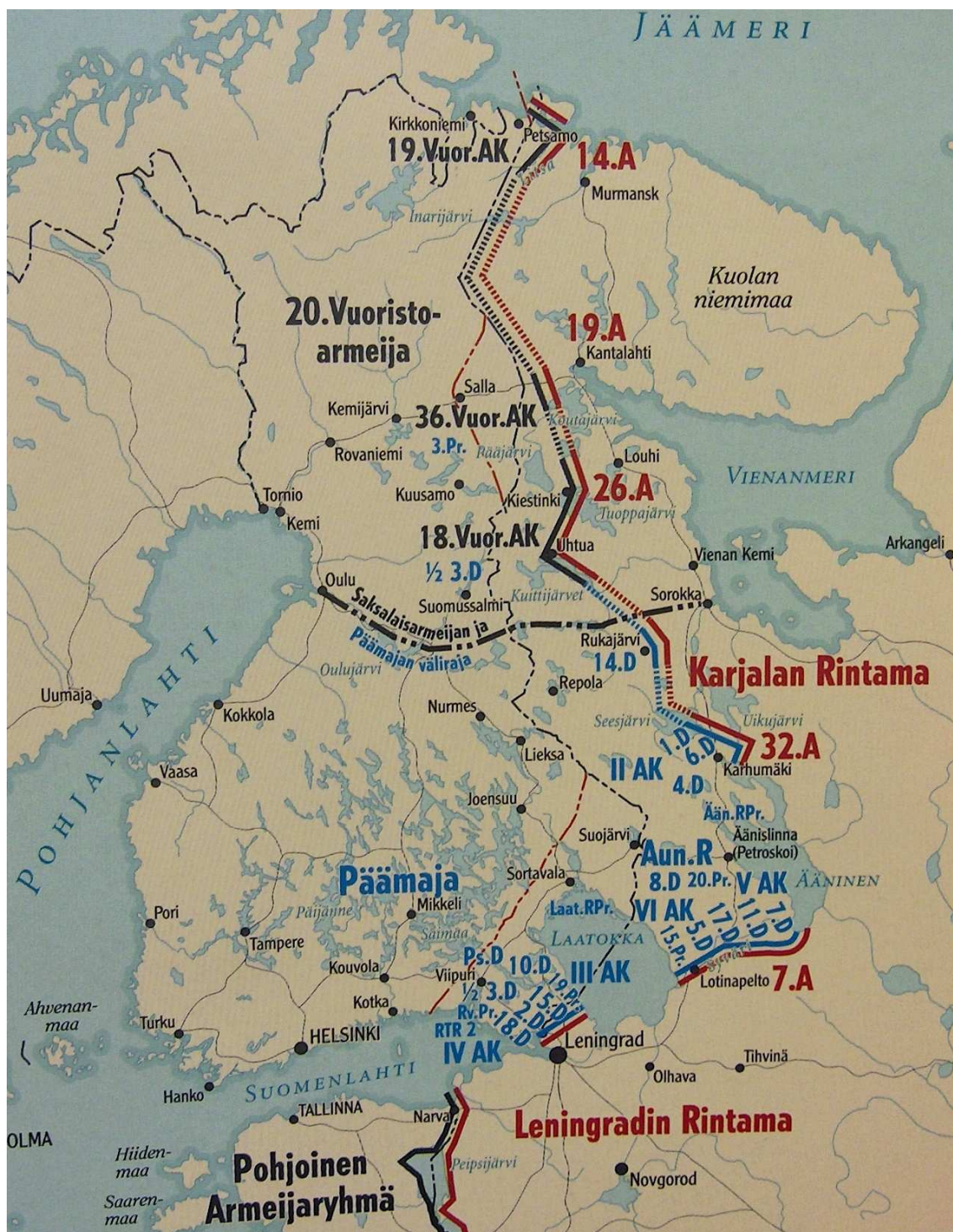
7 LIITTEET

Liite 1	Lyhenneluettelo
Liite 2	Suomalaisten joukkojen ryhmitys ennen suurhyökkäyksen alkua
Liite 3	Karjalan alueen maantiet ja rautatiet
Liite 4	4. Divisioonan marssireitti Itä-karjalasta Karjalankannakselle
Liite 5	4. Divisioonan puolustuslinja Karjalankannaksella
Liite 6	6. Divisioona Maaselän kannaksella
Liite 7	6. Divisioonan marssireitti Itä-karjalasta Karjalankannakselle
Liite 8	6. Divisioonan ryhmitys Karjalankannaksella
Liite 9	Vuorokausittaiset rautatiekuljetukset Itä-Karjalasta Karjalankannakselle
Liite 10	Yhtymien siirrot Karjalankannakselle kesällä 1944
Liite 11	Eri sotatoimiyhtymissä ja kotiseudulla olleet Ilmatorjuntayksiköt 9.6.1944

LYHENNELUETTELO

PM	= Päämaja
A	= Armeija
IlmaA	= Ilma-armeija
AunRE	= Aunuksen Ryhmän esikunta
AK	= Armeijakunta
AKE	= Armeijakunnan esikunta
D	= Divisioona
PsD	= Panssaridivisioona
DE	= Divisioonan esikunta
Pr	= Prikaati
RvPr	= Ratsuväkiprikaati
JR	= Jalkaväki- / Jääkärirykmentti
JP	= Jalkaväki- / Jääkäripataljoona
ErP	= Erillispataljoona
VP	= Viestipataljoona
PionP	= Pioneeripataljoona
KTR	= Kenttätykistörykmentti
RsPsto	= Raskaspatteristo
KvPsto	= Kevytpatteristo
Psto	= Patteristo
KrhK	= Kranaatinheitinkomppania
KssK	= Kaasunsuojelukomppania
TykK	= Tykkikomppania
RynTykPr	= Rynnäkkötykkiprikaati
ItR	= Ilmatorjuntarykmentti
KvItPsto	= Kevyt Ilmatorjuntapatteristo
Ptri	= Patteri
KivK	= Kiväärikomppania
VT-asema	= Vammelsuun ja Taipaleen välinen asema
VKT-asema	= Viipurin, Kuparsaaren ja Taipaleen välinen asema

SUOMALAISTEN JOUKKOJEN RYHMITYS ENNEN SUURHYÖKKÄYKSEN ALKUA

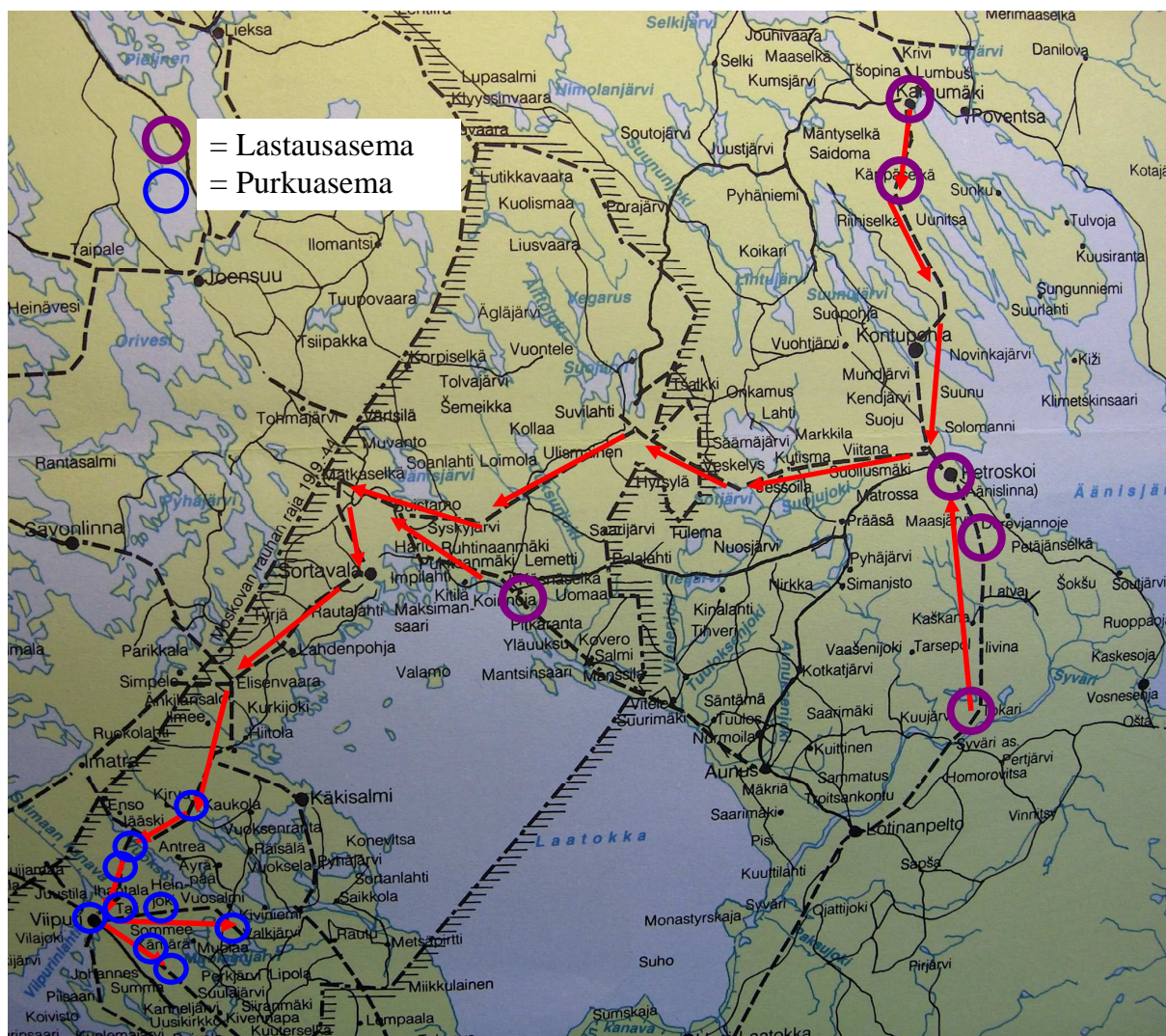


Lähde: Raunio Ari: Sotatoimet, Suomen sotien 1939-45 kulku kartoin, Genimap Oy, 2004, s. 209.

KARJALAN ALUEEN MAANTIET JA RAUTATIET

Lähde: Berggren Teuvo: (Suomen kartta) Teoksessa Suomi sodassa. Otavan painolaitokset, Keuruu 1982. s.530-531.

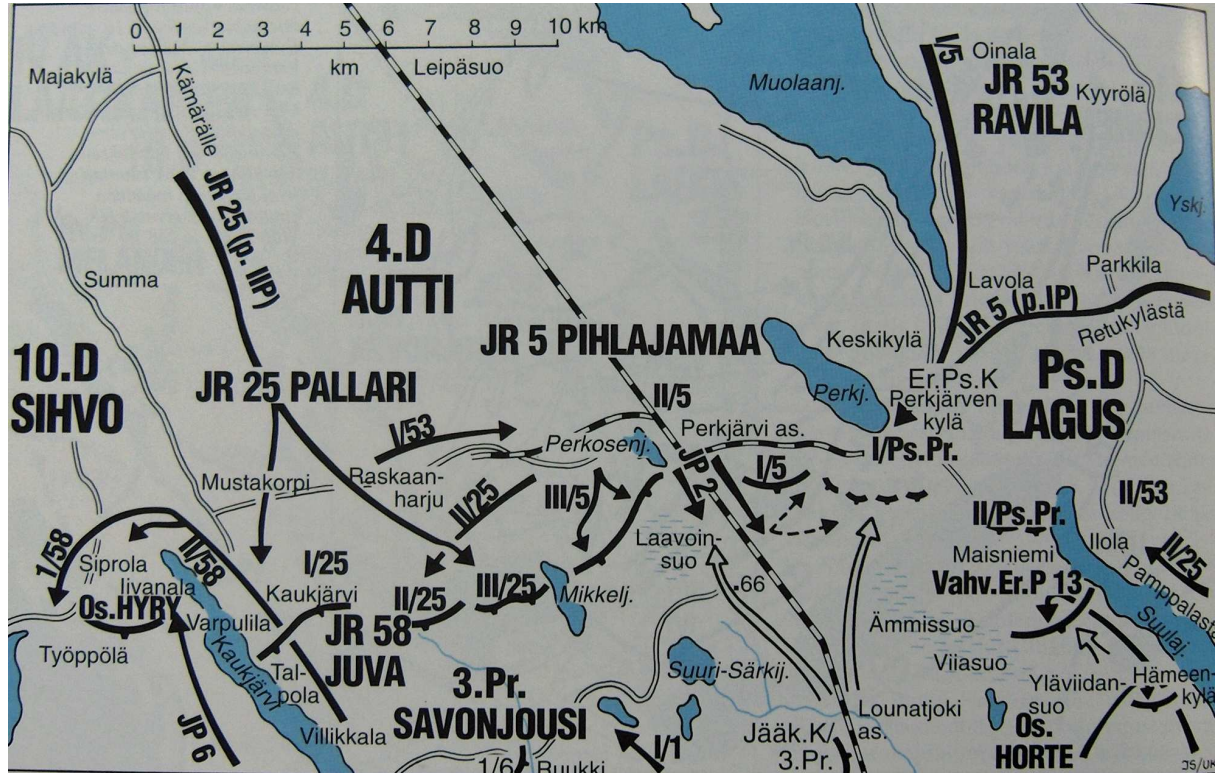
4. DIVISIOONAN MARSSIREITTI ITÄ-KARJALASTA KARJALANKANNAKSELLE



Lähde: Berggren Teuvo: (Suomen kartta) Teoksessa Suomi sodassa. Otavan painolaitokset, Keuruu 1982. s.530-531.

4. D:n taistelukertomus, Karjalan kannaksen viivytystaisteluista ajalta 6.6.-20.6.1944.

4. DIVISIOONAN PUOLUSTUSLINJA KARJALANKANNAKSELLA



4. D:n joukkoihin kuuluvat JR 25 ja JR 5.

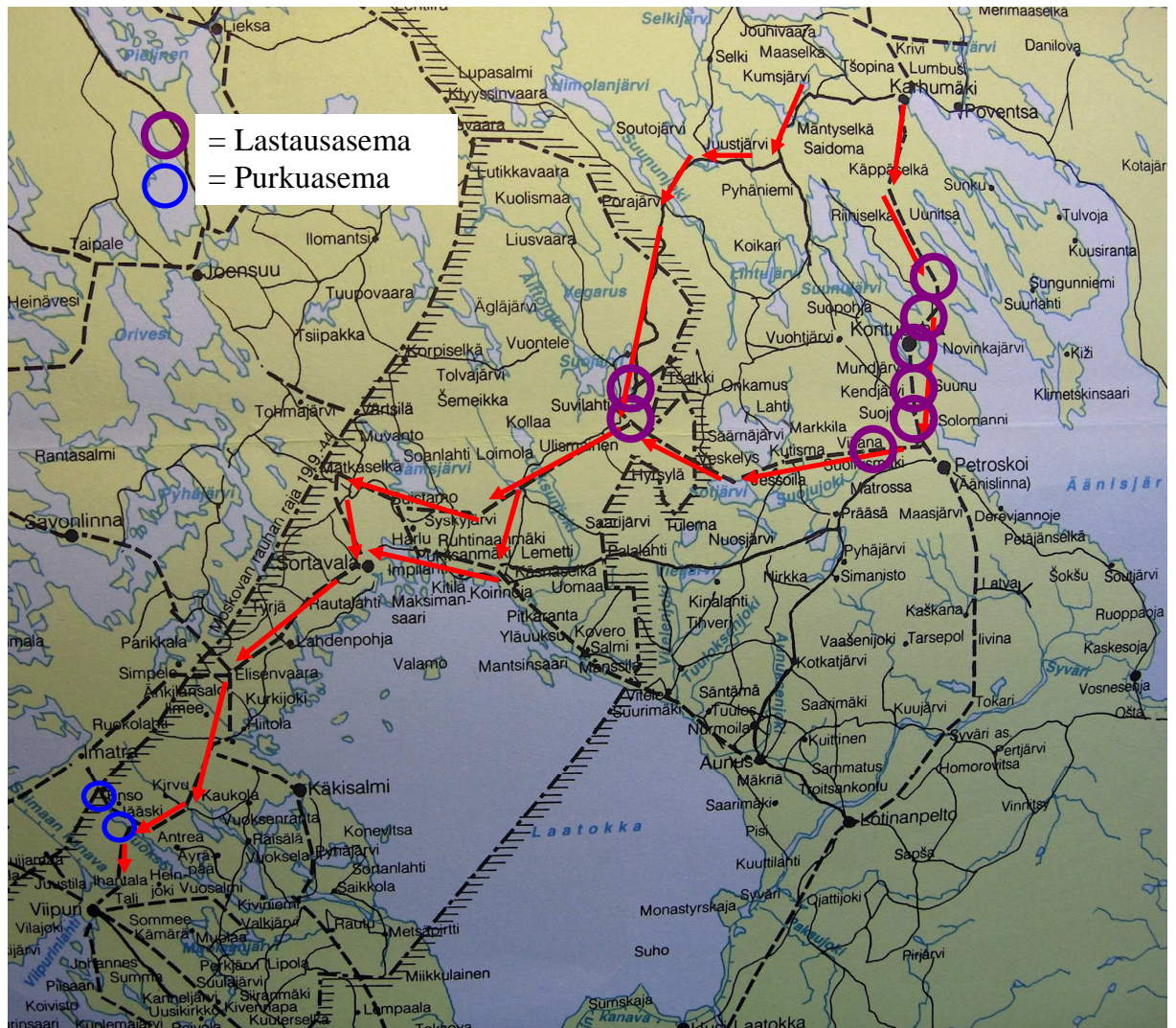
Lähde: Sotatieteen Laitoksen julkaisuja, Jatkosodan historia 4, Porvoo, 1992 s. 354.

The map shows the Vammala area in Finland, with various administrative boundaries and geographical features. Key locations and features include:

- Water Bodies:** Seesjärvi, Suurlahdenjärvi, Vansijärvi, Hiisijärvi, Voljajärvi, Karhumäki, Perälampi.
- Rivers:** Kivi, Vansijoki, Salmijoki.
- Settlements:** Seesjärvi, Liestepohja, Maaselkä, Krivi, Vansij, Hiisij, Salmijoki, Voljajärvi, Pirttinen, Perälampi.
- Administrative Boundaries:** Vammala, Kouvola, Pori.
- Numbered Regions:** 1.D, 32.A, 176.D, 289.D, 313.D.
- Infrastructure:** Roads (e.g., 176.D, 289.D, 313.D), Railways (JR 55, JR 52, JR 63, JR 1046, JR 1048, JR 56, JR 12, JR 33, JR 1068, JR 1070), and other facilities (KTR 928, KTR 821, KTR 5, KTR 14, KTR 856).
- Other Labels:** II AK, 4.D, 6.D, 21.Pr.(p.R), 21.Pr., 22.Pr., 23.Pr., 24.Pr., 25.Pr., 26.Pr., 27.Pr., 28.Pr., 29.Pr., 30.Pr., 31.Pr., 32.Pr., 33.Pr., 34.Pr., 35.Pr., 36.Pr., 37.Pr., 38.Pr., 39.Pr., 40.Pr., 41.Pr., 42.Pr., 43.Pr., 44.Pr., 45.Pr., 46.Pr., 47.Pr., 48.Pr., 49.Pr., 50.Pr., 51.Pr., 52.Pr., 53.Pr., 54.Pr., 55.Pr., 56.Pr., 57.Pr., 58.Pr., 59.Pr., 60.Pr., 61.Pr., 62.Pr., 63.Pr., 64.Pr., 65.Pr., 66.Pr., 67.Pr., 68.Pr., 69.Pr., 70.Pr., 71.Pr., 72.Pr., 73.Pr., 74.Pr., 75.Pr., 76.Pr., 77.Pr., 78.Pr., 79.Pr., 80.Pr., 81.Pr., 82.Pr., 83.Pr., 84.Pr., 85.Pr., 86.Pr., 87.Pr., 88.Pr., 89.Pr., 90.Pr., 91.Pr., 92.Pr., 93.Pr., 94.Pr., 95.Pr., 96.Pr., 97.Pr., 98.Pr., 99.Pr., 100.Pr.

Lähde: Sotatieteen Laitoksen julkaisuja, Jatkosodan historia 5, Porvoo, 1992 s. 90.

6. DIVISIOONAN MARSSIREITTI ITÄ-KARJALASTA KARJALANKANNAKSELLE

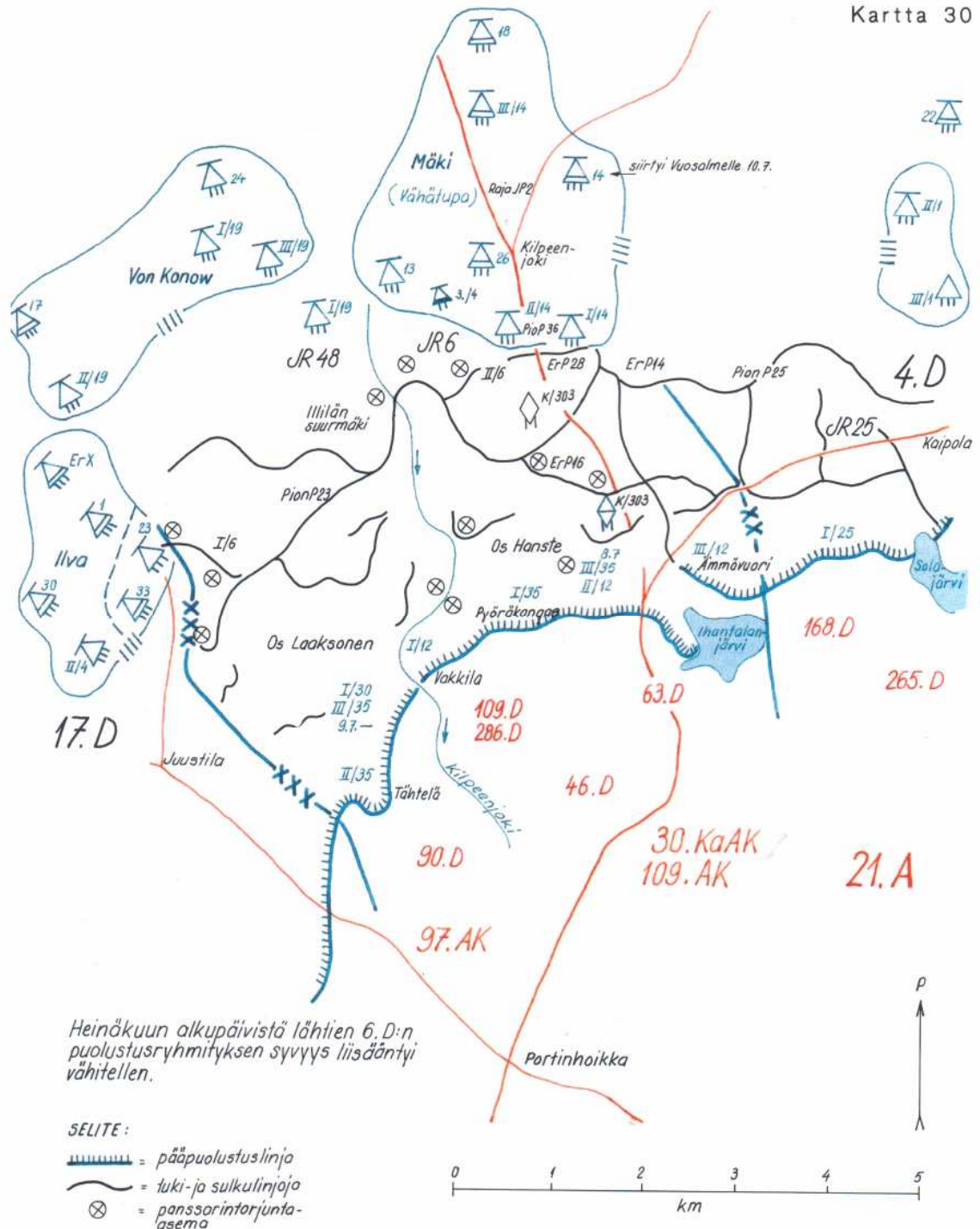


Lähde: Berggren Teuvo: (Suomen kartta) Teoksessa Suomi sodassa. Otavan painolaitokset, Keuruu 1982. s.530-531.

6. DE:n OpOs:n SPK 5523

6. DIVISIOONAN RYHMITYS KARJALANKANNAKSELLA

Kartta 30



Lähde: Matti Koskimaa, Veitsen terällä, Vetäytyminen Länsi-kannakselta ja Talin-Ihantalan suurtaistelu kesällä 1944, Porvoo, 1993 s.153.

VUOROKAUSITTAISET RAUTATIEKULJETUKSET ITÄ-KARJALASTA KARJALANKANNAKSELLE

JOUKKO	PVM/ TOIMINTA	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	YHT	HUOM
4. D	Lähti Matkalla Saapui	6 6	3 7 2	5 9 3	4 10 3	3 9 4	6 11 4	1 8 4	2 6	2													28	
20. Pr	Lähti Matkalla Saapui						2 2	6 8	3 9 2	9	1 8	1											11	Antrean ja Hiitolan pommitukset 18.6.
17. D	Lähti Matkalla Saapui							3 3	8 11	7 16 2	7 15 8	6 14 7	6 8	2 4									31	
11. D	Lähti Matkalla Saapui												5 5	4 9					5 5	6 6 5		6	20	Tuuloksen maihinnousu 23.6.
6. D	Lähti Matkalla Saapui														3 3	6 9	6 11 4	1 6 6	3 1 8	2 0 3	2 1 1		24	Viimeiset joukot saa- puivat 3.7.
YHT.	Lähti Matkalla Saapui	6 6	3 7 2	5 9 3	4 10 3	3 9 4	8 13 4	10 19 4	11 22 8	7 25 4	7 16	6 14 8	5 11 8	4 11 4	3 8 6	6 9 5	6 11 4	1 6 6	8 6 8	8 6 8	2 1 7	1	114	

Lähde: Metsälampi: Joukkojen siirrot Karjalan kannakselle kesällä 1944; Tutkielma strategisen painopisteen siirrosta meikäläisissä olosuhteissa, Sotakorkeakoulun diplomityö, Helsinki 1952, Liite 4. Näissä luvuissa on eroja 4. ja 6. D:n taistelukertomukseen ja sotapäiväkirjaan verrattuna. Olen korjannut luvut vain 4. ja 6 D:n osalta taistelukertomuksen ja sotapäiväkirjan mukaisiksi. Tämän vuoksi myös muiden divisioonien kohdalla saattaa olla virheitä, joten lukuja tulee pitää suuntaa antavina.

YHTYMIEN SIIRROT KARJALANKANNAKSELLE KESÄLLÄ 1944

Yhtymä, tehtävä ja sijainti	PM:n käsky siirrosta	Kuormausaika	Purkamisaika	Kuljetusaika(vrk)/ Kuljetusmatka	Junien lukumäärä	Vaunujen lukumäärä	Siirtoon käytetty aika PM:n käskystä
3. Pr, PM:n reservi, Salla	10.6.	11.-13.6.	13.-16.6.	6 1200 km	11	549	6
4. D, PM:n reservi, Maaselkä	10.6.	10.-16.6.	11.-18.6.	8 550-650 km	28	1116	8
20. Pr, PM:n reservi, Aunus	12.6.	15.-17.6.	17.-20.6.	5 550 km	11	526	8
17. D, PM:n reservi, Aunus	12.6.	16.-20.6.	19.-23.6.	7 400-550 km	31	1337	11
11. D, Rintamavastuussa, Aunus	16.6.	21.-28.6.	23.-29.6.	8 350-570 km	20	889	13
6. D, Rintamavastuu, Maaselkä	16.6.	23.-29.6.	25.6.-30.6. (3.7.)	8 (11) 300-500 km	24	891	14 (17)
303. RynnTykPr, saapui Virosta	23.6.	23.-24.6.	23.-24.6.	2 300 km	7	260	2
122. D, saapui Vi-rosta	24.6.	24.6.-1.7.	25.6.-2.7.	9 240 km	49	2293	9

Lähde: Metsälampi: Joukkojen siirrot Karjalan kannakselle kesällä 1944; Tutkielma strategisen painopisteen siirrosta meikäläisissä olosuhteissa, Sotakorkeakoulun diplomityö, Helsinki 1952, Liite 2.

**ERI SOTATOIMIIYHTYMISSÄ JA KOTISEUDULLA OLLEET
ILMATORJUNTAYKSIKÖT 9.6.1944**KARJALANKANNAS:

III AK: ItR 15

- 3 kevyttä ilmatorjuntapatteriston (KvItPsto) esikuntaa ja 7 kevyttä ilmatorjuntapatteria (KvItPtri)

IV AK: ItR 12

- 3 KvItPsto:n esikuntaa, 12 KvItPtri:a sekä Rannikkotykistörykmentti 2:n yksiköjä 1 kevyt ja 1 raskas rannikkoilmatorjuntapatteri

Armeijakuntien selusta: ItR 3

- 2 rykmentin patteriston (psto) esikuntaa, raskasilmatorjuntapatteri (RsItPtri), 4 KvItPtri:a, sekä 1 panssari-ilmatorjuntapatteri, 7 alueellista kevyttä ilmatorjuntajaosta (40 mm), 1 rautatieilmatorjuntapatteri, 1 rautatieilmatorjuntakonekiväärikomppania, sekä Laatokan rannikkoprikaatin 1 rannikkoilmatorjuntakonekiväärikomppania.

AUNUKSEN KANNAS:

Aunuksen ryhmä:

Aunuksen ryhmän välittömässä johdossa:

- 1 KvItPsto:n esikunta, 3 KvItPtri:a, 1 rautatieilmatorjuntakonekiväärikomppania, Äänisen rannikkoprikaatin 2 rannikkoilmatorjuntakonekiväärikomppaniaa ja 1 kevyt ilmatorjuntajaos (40mm)

V AK: ItR 14

- 3 KvItPsto:n esikuntaa ja 7 KvItPtri:a

VI AK: ItR 11

- 5 KvItPsto:n esikuntaa ja 15 KvItPtri:a

AunR:n selustassa:

- Laatokan rannikkoprikaatin yksiköjä 1 KvItPtri ja 1 rannikkoilmatorjuntapatteri

MAASELÄN KANNAS:

II AK: ItR 13

- 4 KvItPsto:n esikuntaa, 10 KvItPtri:a ja 1 rautatieilmatorjuntapatteri

Lisäksi Rukajärven suunnalla oli 1 KvItPsto:n esikunta ja 3 KvItPtri:a. Merivoimille kuuluivat sen omat elimelliset ilmatorjuntayksiköt (7 raskasta ItPtri:a, 5 KvItPtri:a ja 3 RItK), jotka olivat sijoitettuna Etelä-Suomen rannikolle.

Kotiseudulla oli ItR 1:n ja 2:n 5 erillistä Psto:n KvItPsto:n esikuntaa, 32 RsItPtri:a, 14 kenttäarmeijan KvItPtri:a, 41 alueellista KvItJ:sta (40 mm), 8 alueellista ilmatorjuntakonekiväärijaosta (20 mm), 1 valonheitin Psto:n esikunta, 6 alueellista valonheitinpatteria, sekä 4 kenttäarmeijan valonheitinjaosta.

Lähde: Kilpeläinen Teemu: Ilmatorjunnan osuus Itä-Karjalasta Karjalan kannakselle siirrettyjen joukkojen rautatiekuljetusten suojaamisessa kesällä 1944, Kadettikurssin tutkielma, Maanpuolustuskorkeakoulu 2000.